Пролетарии всех стран, соединяйтесь!

Всесоюзная Коммунистическая Партия (больш.).

ПРАВДА

Орган Центрального Комитета и МК ВКП(б).

№ 192 (7158) | 14 июля 1937 г., среда | ЦЕНА 10 КОП.

Замечательное сооружение—канал Москва—Волга, созданное по инициативе товарища Сталина, готово к эксплоатации.

Завтра канал открывается для пассажирского и грузового движения.

СЕГОДНЯ, В 4 ЧАСА 20 МИНУТ УТРА ПО МОСКОВСКОМУ ВРЕМЕНИ, САМОЛЕТ «АНТ-25» НАХОДИЛСЯ МЕЖДУ СИЭТТЛЕМ И САН-ФРАНЦИСКО.

СЛАВНАЯ ТРОЙКА СОВЕТСКИХ ЛЕТЧИКОВ НАМЕРЕНА СОВЕРШИТЬ ПОСАДКУ ЗА САН-ФРАНЦИСКО И ПОБИТЬ МИРОВОЙ РЕКОРД БЕСПОСАДОЧНОГО ПОЛЕТА НА ДАЛЬНОСТЬ ПО ПРЯМОЙ.

Гордость второй сталинской пятилетки

Постановление Совета Народных Комиссаров Союза ССР и Центрального Комитета ВКП(б) от 4 июля 1937 г. об открытии канала Москва—Волга для пассажирского и грузового движения с 15 июля 1937 г. выполнено. Закончив пробный период пуска и эксплоатации канала, строители передают его для постоянной эксплоатации. Одно из величайших гидротехнических сооружений нашей эпохи входит в систему водных путей Союза. Завершена грандиозная работа, начатая в сентябре 1932 г. Решение Пленума ЦК ВКП(б) от 15 июня 1931 г. о постройке канала Москва — Волга, принятое по инициативе товарища Сталина, проведено в жизнь.

Канал Москва—Волга это величественный памятник социалистического строительства. В нем отражена прежде всего забота большевистской партии и советского правительства о насущных нуждах трудящихся, сталинское внимание к человеку. Канал дает многомиллионному населению Москвы и ее пригородов то, в чем в первую очередь нуждается человек для своего здоровья: чистую и свежую воду. Капитализм отказывал в этом трудящимся Москвы. Рабочие Москвы жили в грязи и пили зараженную воду.

Канал Москва—Волга свидетельствует о возросшей культуре, о новых запросах советского человека, который не может больше мириться с убожеством и нищенством дореволюционной культуры. Социалистическая Москва, красная столица великого государства, не может прозябать на жалкой и грязной речке. Водные ресурсы столицы иссякали. Со сталинской настойчивостью построено великолепное сооружение, которое будет служить советскому народу тысячелетия. Волей большевистской партии воды великой Волги-матушки, исконно русской реки, омывают древние кремлевские стены.

Москва купеческая могла мириться с жалким судоходством по Москва-реке, столетия терпела свою оторванность от больших водных магистралей. Москве социалистической это не к лицу. Несравним ни по количеству, ни по своему составу и значению нынешний поток грузов в Москву и из Москвы со старым, дореволюционным. Москве, которая стала подлинным сердцем нашей родины, нужна большая и полноводная река. И то, о чем не смели мечтать все предшествующие поколения, стало историческим фактом. Волжские воды покорно пошли к Москве. Москва-река стала крупной водной артерией.

Идея канала Москва—Волга проста. Но только гениальный ум и стальная революционная воля могли найти простое решение, разрубившее узел трудностей. Грандиозное сооружение, поразившее мир, воплощает мысль и слово товарища Сталина. В нем выражены революционный размах пролетарской революции, смелость и глубина задач, которые она ставит.

Канал вместе с тем является памятником определенного периода в социалистическом строительстве. Он говорит о победе сталинских пятилеток, о триумфе ленинской индустриализации, о полном торжестве генеральной линии коммунистической партии. Канал проектировали советские инженеры на основе богатого накопленного опыта. Канал строили советские строители, выросшие и закалившиеся в социалистическом труде. Имя тов. С. Н. Жука, талантливого строителя, главного инженера, стало известно всей стране. Руководство возглавляли большевики-наркомвнудельцы тов. М. Берман и его сотрудники, овладевшие техникой. Вредительство, подбиравшееся воровски к строительству канала, разбилось о несокрушимую большевистскую волю, о бдительность верного и талантливого сталинского ученика тов. Ежова.

В гидротехнических сооружениях вода—это злой враг строителей. Она ищет микроскопических щелей, она просачивается сквозь песок и бетон. Ее побеждает и на канале Москва—Волга победила большевистская воля, большевистская техника, большевистская преданность делу. И с коварством воды стремилось просочиться на строительство вражеское неверие, потаенное вредительство, преступное посягательство на дело народа. С помощью честных советских работников, партийных и непартийных большевиков славные строители канала, вдохновляемые товарищем Сталиным, отбили все подлые происки. Прочно и несокрушимо стоит бетонная крепость канала, свидетельствуя о ничтожестве, о бессилии растоптанных врагов народа.

Канал построен прочно, быстро и в срок. Нет никакого разрыва между замыслом и исполнением. В социалистическом обществе воля трудящихся — закон для строителей. Нет никаких препятствий для сооружения грандиозных предприятий, если партия и правительство решили их сооружать. Чтобы оценить все значение социалистических условий труда, любопытно сравнить строительство канала Москва—Волга с неосуществленным проектом строительства большого гидротехнического сооружения в штате Небраска (США). Историю этого проекта рассказывает американский журнал «Нэйшен». Обводнение штата при помощи грандиозной плотины на р. Платте—это вопрос жизни для десятков тысяч фермеров.

Вопрос был решен положительно властями штата Небраска. Составлен проект. Найдены источники средств. Но строительство не может быть начато, так как суд штата и верховный суд США наложили запрет по жалобе частных электрических компаний. Капитал не допускает строительства. Протестуют против сооружения плотины и электростанции соседние штаты Колорадо и Уайоминг. Не соглашаются собственники участков, *расположенных по верховью реки*...

Как странно и дико звучит это для советского читателя, воспитанного на том, что в государстве рабочих и крестьян все строится и производится только в интересах трудящихся и только им принадлежит. Социалистическая революция навсегда снесла препятствия, которые классовое общество ставит на пути честного и общественно полезного труда.

Строители канала Москва — Волга не знали этих препятствий. Ничто не мешало им выполнять волю партии и правительства. Напротив, им помогала с любовью и увлечением вся страна. Заводы считали для себя делом чести выполнить в срок и добросовестно заказ строительства канала. Транспорт товарищески помогал ему. Правительство уделяло особое внимание строительству. Сталинский канал стал любимым детищем второй пятилетки. За его успехами с гордостью следили трудящиеся всех народов.

На строительстве канала Москва—Волга проявила себя великая солидарность трудящихся в социалистическом обществе. Увлекала созданная большевиками обстановка творческого труда. Строительство стало школой для многих тысяч людей, жизнь которых была бы наверно погублена в условиях капитализма. В ближайшем соседстве с многомиллионным городом, даже в черте города трудились люди, которые считаются социально опасными и для которых всюду капиталистический мир знает только тюрьмы с железными решетками.

Канал открыт. Он не только поднял волжские воды на большую высоту. Он поднял и культуру советской страны, потому что создавал новую технику гидротехнических сооружений, создавал новые кадры. Советская молодежь приходила на канал из высших технических учебных заведений, чтобы оставить его теперь зрелыми и опытными строителями. Ободренные своей победой, обласканные партией и страной, славные строители рвутся к новым завоеваниям культуры. Они хотят трудиться для своей родины, для ее счастья и мощи. Им не приходится опасаться, как строителям капиталистических стран, что они останутся без работы. В нашей молодой стране кипит творческий труд, у нас каждая честная пара рук уверена в своем завтрашнем дне.

Привет работникам Наркомвнудела и всем строителям канала, которые с гордостью могут сказать: волю товарища Сталина, большевистской партии, советского правительства мы выполнили честно и в срок.



Товарищи Ворошилов, Калинин, Межлаук, Сталин, Микоян, Молотов, Чубарь, Каганович и Андреев направляются на парад физкультурников на Красной площади 12 июля.

Фото Г. Петрова.

Самолет «АНТ-25» над Соединенными Штатами Америки

РАДИОГРАММЫ О ПЕРЕЛЕТЕ

В Москве вчера были получены следующие радиограммы о ходе беспосадочного перелета тт. Громова, Юмашева и Данилина, по маршруту Москва — Северный полюс — Северная Америка.

* * *

ЗА ПОЛЮСОМ

13 июля. 6 час. 10 мин. Нахожусь на широте 86°, долготе 100°. Все в порядке.

Данилин.

8 час. 15 мин. Все в порядке.

Юмашев.

9 час. 13 мин. Нахожусь на широте 81°, долготе 110°. Все в порядке.

Данилин.

НАД ПРОЛИВОМ МЕЛЬВИЛЬ

10 час. 47 мин. Нахожусь над проливом Мельвиль. Все в порядке.

Данилин.

11 час. 10 мин. Нахожусь на широте 74°, долготе 120°. Слушайте меня на волне 54,92 метра, передавайте на волне 34,8 метра.

Данилин.

АМЕРИКА ПЕРЕДАЛА ПЕРВУЮ МЕТЕОСВОДКУ НА САМОЛЕТ

СИЭТТЛЬ, 12 июля. 18 час. 03 мин. (мест. врем.) *). В ноль часов по гринвичскому времени передали первую метеосводку на самолет. В 22 часа 30 минут по Гринвичу Анкорейдж слышал передачу самолета, но разобрать и записать ее не удалось из-за сильных помех.

Вартаньян.

МОСКВА, «ПРАВДЕ»

СИЭТТЛЬ, 12 июля. 20 часов 19 минут. 13 июля в ноль часов по гринвичскому времени начали регулярную передачу по радио метеосведений на самолет Громова. Ведем непрерывное наблюдение за погодой по трассе полета, получаем каждые три часа сведения от станций Аляски и Канады. По последним данным, можно рассчитывать, что по мере приближения самолета к берегам Канады погода будет улучшаться, самолет пойдет с попутным ветром.

Михаил Беляков.

«ВСЕ В ПОРЯДКЕ»

ВАШИНГТОН, 13 июля. 0 час. 28 мин. В 5 часов 15 минут по гринвичскому времени Сиэттль впервые принял непосредственно самолет, но разобрал только — «Все в порядке».

Уманский.

ФОРТ НОРМАН СЛЫШАЛ САМОЛЕТ

ВАШИНГТОН, 13 июля. 8 час. 07 мин. В 12 часов 32 минуты по гринвичскому времени форт Норман слышал самолет и просил его работать на волне 54,92 метра.

Уманский.

*) Сиэттльское время отстает от московского на 11 часов, вашингтонское и нью-йоркское — на 8 часов, гринвичское — на 3 часа.

СОВЕТСКИЕ РАДИОСТАНЦИИ СЛЫШАТ САМОЛЕТ

В 15 часов 35 минут в Москве было получено сообщение от радиостанций бухты Тикси и мыса Шмидт, что ими принята радиограмма: «Находимся широта 68, долгота 120. Все в порядке. Связи с Америкой пока нет. **Данилин**».

В 4 ЧАСА 21 МИНУТУ ПО ТИХООКЕАНСКОМУ ВРЕМЕНИ

САН-ФРАНЦИСКО, 13 июля. (**Спец. корр. «Правды»**). Корпус связи сообщает из Сиэттля, что радиостанция форта Смит приняла сообщение с «АНТ-25», в котором передавались следующие его координаты в 4 часа 21 минуту по местному времени: широта — 66°, долгота — 122°.

Л. Хват.

НА ШИРОТЕ 58°, ДОЛГОТЕ 120°

ВАШИНГТОН, 13 июля. 12 час. 02 мин. В 16 час. 40 мин. по гринвичскому времени Сиэттль принял радиограмму с указанием следующих координат самолета — 58° широты и 120° долготы.

Уманский.

СООБЩЕНИЕ ИЗ ХАБАРОВСКА

В 20 часов 27 минут из Хабаровска сообщили о принятой местной станцией радиограмме из Сан-Франциско. В ней указывалось, что в Сиэттле приняли радио с самолета с указанием следующих координат: 58° 30′ широты, 120° долготы.

САМОЛЕТ ПОДХОДИТ К СКАЛИСТЫМ ГОРАМ

В 21 час по московскому времени народный комиссар связи СССР тов. Халепский беседовал по радиотелефону с находящимся в Сиэттле инженером Вартаньяном. Инженер Вартаньян сообщил, что самолет «АНТ-25» запрашивал, в каком направлении ему дальше следовать. Из Сиэттля Громову рекомендовали итти прямо по меридиану 120. К рекомендации добавили: Скалистые горы закрыты облаками на 4.500 метров.

— Мы предполагаем, — сказал Вартаньян, — что в 21 час 30 минут самолет Михаила Громова должен подойти к Скалистым горам. Связь с самолетом нерегулярная. Мешают атмосферные разряды. Но все-таки, когда рация самолета работает, мы слышим ее регулярно.

ВЫСОТА ПОЛЕТА 4.000 МЕТРОВ

В 23 часа 15 мин. в Москву по радиотелефону из Сиэттля сообщили, что там в 19 час. 20 мин. по гринвичскому времени принята следующая радиограмма с самолета: «Нахожусь на широте 55°, долготе 120°. Высота полета 4.000 м. *Вас не слышу. Все в порядке.*

Данилин».

ПО ТЕЛЕФОНУ ИЗ СИЭТТЛЯ

14 июля, в 1 час 45 мин., по телефону из Сиэттля сообщили, что в 0 час. 42 мин. по московскому времени аэродромная станция приняла следующую радиограмму: «Самолет слушает вас на волне 34,8 метра.

Данилин».

В 4 ЧАСА 20 МИН. МЕЖДУ СИЭТТЛЕМ И САН-ФРАНЦИСКО

Сегодня, в 5 часов утра, народный комиссар связи СССР тов. Халепский беседовал по радиотелефону с инженером Вартаньяном, находящимся в Сиэттле.

В Сиэттле в 1 час 20 минут по гринвичскому времени (4 часа 20 минут по московскому времени) была принята с самолета следующая радиограмма:

«Идем вдоль берега. Находимся между Сиэттлем и Сан-Франциско. Высота 4.000 метров. Просим спорткомиссара зарегистрировать пролет над аэродромом Оклэнд. Садиться будем утром, думаем за Сан-Франциско.

Данилин».

В ШТАБЕ ПЕРЕЛЕТА

На Центральном аэродроме, в небольшом кабинете начальника аэродрома полковника Райвичера дни и ночи идет напряженная работа. Здесь разместился штаб перелета «АНТ-25». Отсюда следят за движением краснокрылого самолета, несущего сейчас над просторами Северной Америки трех героических сынов советского народа.

Обширный стол заставлен телефонами. На стенах висят карты Арктики, Полярного бассейна, Канады, Северной Америки. На полу лежит куча географических атласов. Вокруг стола сидят специалисты всех отраслей авиационного знания: *конструкторы, моторостроители, синоптики,* представители различных институтов.

Быстро и уверенно самолет пересекал параллели земного шара. Вот позади остался Полярный бассейн, острова североамериканского побережья, приполярные области Канады. В 20 часов поступило сообщение, что самолет прошел 58-ю параллель и продолжает свой путь к югу.

— Он идет на 4 часа раньше своего расписания! — говорит инженер Стоман.

Тщательные расчеты показывают, что в баках самолета осталось еще много горючего. Синоптики предсказывают хорошие условия и попутный ветер на дальнейшем протяжении трассы.

— Судя по всему, наша машина может покрыть около двенадцати тысяч километров, — говорит Туполев. — Мировой рекорд дальности — 9.104. Когда самолет будет в Сан-Франциско и Сан-Диего?

— В Сан-Франциско они должны притти в 21 час по местному времени, или в 8 часов утра по московскому, в Сан-Диего — на три часа позже, — отвечает полковник Чекалов.

Члены правительственной комиссии уезжают на совещание. Штаб продолжает свою напряженную работу.

МИНИСТР ИНОСТРАННЫХ ДЕЛ ТУРЦИИ г-н ТЕФФИК РЮШТЮ АРАС ПРИБЫЛ В МОСКВУ

13-го июля в Москву прибыл с официальным визитом министр иностранных дел Турции *г-н Теффик Рюштю Арас.*

На Курском вокзале министра встречали: народный комиссар иностранных дел тов. М. М. Литвинов, прибывший накануне в Москву министр внутренних дел Турции г-н Шюкрю Кая, зам. наркома иностранных дел тов. Б. С. Стомоняков, полпред СССР в Турции тов. М. А. Карский, зав. протокольным отделом НКИД тов. В. Н. Барков, и. о. зав. 1-м восточным отделом НКИД тов. А. В. Заславский, член президиума Московского Совета тов. Б. А. Штернберг, и. о. коменданта г. Москвы майор тов. Ф. И. Суворов, посол Ирана в СССР г-н Сепахбоди, литовский посланник г-н Балтрушайтис, румынский посланник г-н Чиунту, болгарский посланник г-н *Антонов, поверенный в делах* Афганистана г-н Юнус-хан, поверенный в делах Греции г-н Киндипис, а также весь состав турецкого посольства и ответственные сотрудники НКИД.

Вокзал был украшен турецкими и советскими флагами.

Одновременно в Москву возвратились встречавшие министра в Баку посол Турецкой республики в СССР г-н Зекяи Апайдын и пом. зав. 1-м восточным отделом Наркоминдела тов. А. Ф. Миллер.

Министра сопровождают начальник его секретариата г-н Рефик Амир и секретарь г-н Шакир Эмин. (ТАСС).

ПРЕБЫВАНИЕ г-на ШЮКРЮ КАЯ В МОСКВЕ

13 июля в 1 час дня министр внутренних дел Турции г-н Шюкрю Кая был принят народным комиссаром внутренних дел Генеральным Комиссаром Государственной Безопасности тов. Н. И. Ежовым.

В 2 часа дня тов. Н. И. Ежов дал завтрак в честь г-на Шюкрю Кая.

На завтраке присутствовали прибывшие вместе с министром депутаты Великого Национального Собрания Турции г-н Рахми Апак и д-р Шюкрю Шен Озан, первый секретарь посольства г-н Хильми Баюр, т.т. М. М. Литвинов, Б. С. Стомоняков, М. А. Карский, М. П. Фриновский, М. Д. Берман, С. Ф. Реденс, И. Я. Дагин, В. Н. Барков.

* * *

Вчера днем г-н Шюкрю Кая и сопровождающие его лица посетили дом отдыха «Сосны».

* * *

12-го июля вечером прибывший в Москву министр внутренних дел Турции г-н Шюкрю Кая, сопровождающие его лица и зав. протокольным отделом НКИД тов. Барков посетили Центральный парк культуры и отдыха им. Горького.

Гости прибыли в Зеленый театр, где были встречены дирекцией парка. Они прослушали несколько концертных выступлений, затем совершили прогулку по парку, знакомились с аттракционами, осматривали набережные, беседовали с дирекцией о работе парка.

Министр и сопровождающие его лица посетили также цирк-шапито и выставку узбекских художников.

По словам г-на Шюкрю Кая, парк культуры и отдыха произвел на него хорошее впечатление. (ТАСС).

В последний час

ПРИОСТАНОВЛЕНИЕ КОНТРОЛЯ НА ФРАНЦУЗСКО-ИСПАНСКОЙ ГРАНИЦЕ

ЛОНДОН, 13 июля. (**Соб. корр. «Правды»**). Сегодня в полдень приостановлено действие контроля на французско-испанской границе в соответствии с решением, принятым французским правительством.

Английское правительство было об этом предварительно официально уведомлено французским послом в Лондоне Корбеном.

И. Ермашев.

ФАШИСТСКАЯ УГРОЗА ГИБРАЛТАРУ

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 13 июля. В палате общин военному министру Хор-Белиша был задан ряд вопросов относительно сооружения мятежниками при помощи германских инженеров батарей, которые могут создать угрозу Гибралтару.

Как известно, вчера Иден, отвечая в палате общин на такой же вопрос, заявил, что по информации, имеющейся в распоряжении английского правительства, такая батарея или несколько батарей действительно сооружаются Франко, но правительство не имеет информации о том, что сооружение этих батарей производится при помощи германских инженеров.

Сегодня в палате общин лейбористский депутат Кокс задал этот вопрос военному министру. Кокс спросил, может ли министр сообщить, установлены ли на этих батареях 16-дюймовые крупповские пушки и 12-дюймовые гаубицы и знает ли министр о существовании соглашения с испанским правительством, запрещающего создание подобных батарей.

Военный министр уклонился от прямого ответа на этот вопрос.

И. Ермашев.

ОРГАНИЗАЦИЯ ПЕРЕЛЕТА

Говорят, что победа в воздухе решается работой на земле. Это верно. Замечательному перелету Героя Советского Союза Громова из СССР в Северную Америку предшествовала огромная подготовительная работа. Инженеры, механики, радисты, технологи, врачи, метеорологи, электрики, лучшие рабочие советских заводов, сотрудники научных институтов участвовали в этом ответственнейшем деле. Наша страна делала все, чтобы обеспечить успех перелета, чтобы наилучшим образом защитить экипаж от случайностей далекого, беспримерно трудного пути.

В нашей стране нет и не может быть конкуренции между рекордсменами, тщательно хранящими тайны мастерства. У нас каждый пилот чувствует себя участником великой сталинской воздушной армии, радуется успехам товарищей. Зная о готовящемся перелете Громова, Чкалов, Байдуков и Беляков поспешили из Америки рассказать о том, чему научил их перелет. Эти советы многому помогли, заставили несколько пересмотреть оборудование, иначе подойти к выбору погоды.

Перелет Чкалова показал, что на магнитный компас в центре Арктики надежда плохая. На участке от полюса до Канады стрелка его отклоняется от истинного курса иногда на ±40 градусов, не давая сколько-нибудь точно ориентироваться. Зато гирокомпасы, по сообщению Белякова, действовали чрезвычайно хорошо, так же, как и все другие приборы, установленные на самолете. Даже опасное соседство магнитного полюса не сбивало их с пути. Громовский экипаж может уверенно вести самолет вслепую, точно и правильно находить дорогу, полагаясь на приборы, любовно изготовленные коллективом завода авиационных приборов имени Орджоникидзе.

До полета Чкалова метеорологи считали, что в районе Северного полюса высота облачности обычно не превышает 3.000 метров. Это определяло стратегию полета. Но чкаловский экипаж поднимался значительно выше 3.000 метров и все-таки не мог пробить облачность. Приходилось на высоте 5 километров итти слепым полетом, так как в первой половине пути пробиться выше не представлялось возможным — мешала большая загруженность самолета горючим.

Экипаж Чкалова сообщил эти свои наблюдения. Следовало делать самые серьезные выводы. Для первой части пути, когда потолок самолета еще низок, необходимо было очень заботливо выбрать погоду. Во второй половине маршрута надо быть готовым много часов итти на больших высотах порядка 6.000—7.000 метров. Ниже могут проходить мощные циклоны. Чкалов брал кислорода на 9 часов. Экипажу Громова надлежало в три раза увеличить это количество. Ведь без кислорода не полетишь на таких больших высотах!

Но баллоны с газообразным кислородом — вещь чрезвычайно тяжелая, а каждый килограмм играет в таком дальнем полете огромную роль. Надо было найти выход из этого положения, учесть опыт тт. Чкалова, Байдукова и Белякова, но в то же время не перегружать машину.

Выход нашелся и чрезвычайно простой. Решено было, кроме баллонов с газообразным кислородом, взять жидкий кислород, имеющий меньший об'ем и содержащийся в установке, которая весит значительно меньше, чем соответствующее количество баллонов с газом. Заместитель начальника Института авиационной медицины тов. Розенблюм и врач-специалист по кислородному оборудованию тов. Апполонов тщательно проверили эту установку. Она работала отлично.

Запасы кислорода увеличены в три раза, а вес этих запасов возрос только на 30 килограммов. Эти 30 килограммов с лихвой окупятся, так как достаточный запас кислорода позволит легче маневрировать, свободнее выбирать дорогу, не огибать циклоны, а проходить над ними.

И все-таки 30 килограммов лишнего веса вытесняли такое же количество горючего. Экипаж не мог примириться с этим. Все участвовавшие в подготовке громовского самолета напряженно думали над тем, как сэкономить вес. Пересматривалась каждая мелочь, шла борьба за каждый грамм. Эта работа дала результаты. Мы сэкономили около 200 килограммов по сравнению с весом оборудования, которое было на самолете Чкалова. Это дало возможность взять горючего еще на 500 километров пути.

В работе по подготовке самолета Громова к его трансполярному рейсу участвовал чрезвычайно широкий коллектив. Трудно даже уточнить его пределы: экипаж, инженеры, а за ними — заводы, выполнявшие каждое наше требование. И вся эта масса людей работала творчески. Вся эта масса людей — подлинные отцы самолета. Сейчас, когда «АНТ-25» уверенно мчится по своему замечательному маршруту, люди, участвовавшие в подготовке самолета, чувствуют законную гордость за приборы и механизмы, за все, сделанное их руками, за дело, стоившее огромного труда, но зато теперь радующее сердце.

Таких людей, участников подготовки самолета, лучших сынов народа, — тысячи. Когда нам нужно было сделать какую-нибудь деталь и наши товарищи приходили на завод, обещая какую угодно оплату, рабочие неизменно отвечали:

— Дело не в деньгах, платите по норме, а сделаем как можно лучше, сделаем так, как умеют советские мастера. А умеют они работать, — теперь в этом еще раз убедился весь мир, — прекрасно.

Трудно поэтому говорить об отдельных лицах.

Руководил всей подготовкой материальной части военинженер первого ранга тов. Стоман. Больше месяца этот человек сутки за сутками проводил около самолета. Остается загадкой, когда он успевал спать. *Каждая мелочь допускалась на самолет только* после того, как Стоман лично, своими руками проверит ее. Ближайшими помощниками Стомана были бортмеханик Орлов, механики Караганов, Сорокин, мотористы Авдонкин и Степанченко.

Каждая весть о том, что Громов летит все дальше и дальше и материальная часть работает отлично, является лучшей оценкой самоотверженной работы Стомана и его помощников.

На самолете установлено чрезвычайно сложное электрооборудование. Оно изготовлено заводом им. Лепсе. Как всегда в таких ответственных случаях, завод прислал для наблюдения за установкой своего шефа-электрика тов. Голдобенко. Этот человек готовит почти все самолеты, идущие в далекие, ответственные перелеты на Севере советской страны. Все, что прошло через его руки, работает хорошо, сделано надежно, по-советски.

Необходимость пробиваться через облачность, сложные метеорологические условия огромного пути, пересекающего самые недоступные области мира, делают реальной угрозу обледенения — этого самого страшного врага при полетах в Арктике. Делясь своим опытом, Чкалов сообщил экипажу Громова, что советский антиобледенитель у него работал хорошо. Однако, прибавлял он, все-таки лучше на всякий случай взять больше незамерзающей жидкости.

Антиобледенитель — это прибор с особой незамерзающей жидкостью, которая, покрывая винт, предохраняет его от оседания влаги и образования льда. Когда возникает угроза обледенения, открывается кран, незамерзающая жидкость капает на винт и вследствие огромной силы его вращения распространяется по всей поверхности. Сконструировал и установил этот прибор на самолете Громова инженер тов. Лебедев.

Для успеха перелета необходимо тщательно продумать режим работы мотора. В результате большой исследовательской работы экипаж получает график работы мотора в полете. Этот график, составленный инженером Тайцем, был проверен во время перелета Чкалова и обеспечил нормальную работу мотора.

Институт связи РККА, в частности инженер его тов. Кербер, обеспечил образцовую работу самолетной рации и всего радиооборудования. Радиостанцию изготовил завод им. Орджоникидзе. Главный конструктор завода тов. Аршинов лично проверил работу рации на земле и в воздухе.

Из участников подготовки перелета нужно особо отметить инженера-радиста Ковалевского, который учил членов экипажа Громова разговаривать по радио. Он дежурил день и ночь на аэродроме и, как только освобождалась хоть одна минута, сейчас же «заставлял» участников перелета принимать радиосигналы или самим что-нибудь передавать. Когда «АНТ-25» отправился в 10-часовой испытательный полет, Ковалевский бессменно слушал в своей комнате. Всю ночь принимал он радиосигналы своих учеников, радуясь их отчетливой работе.

Так была подготовлена материальная часть.

Однако мало отправить самолет в путь. Когда воздушный корабль Громова оторвался от Щелковского аэродрома и взял курс на север, не кончилась, а началась напряженная работа сотен людей. Последние дни со всего мира собирались сводки погоды. В Москве неотступно следили за путями циклонов, чтобы выбрать удачный момент для отлета, и теперь, когда самолет летит, на долю радиостанций выпала обязанность не только передавать метеосводки, но и слушать самолет, следить за ним. Метеосводки обрабатываются и передаются экипажу. Станции, получившие депеши с борта, немедленно посылают их в Москву, штабу перелета. Между экипажем и столицей — крепкая, надежная связь. С самолетом говорит радиостанция Москвы, Диксон дублирует передачу. В штабе круглые сутки дежурят ответственные работники. Это штурман Карецкий, тов. Антонов и другие.

Вся страна следит за прекрасным перелетом Громова. Америка тоже сделала все нужное для обслуживания советских героев, ставших героями всего культурного человечества. Весь мир восторженно наблюдает за тем, как волей Сталина, мужеством советского народа прокладывается между двумя материками над безмолвной ледяной пустыней воздушная дорога, дорога дружбы двух великих народов.

Полковник В. ЧЕКАЛОВ.
Начальник штаба перелета «АНТ-25».

На борту самолета «АНТ-25». Штурман тов. С. А. Данилин у радиоаппаратуры.
Фото М. Калашникова.

МОТОР «АМ-34»

Несмотря на то, что об этом пишут все газеты, и имена Громова, Юмашева и Данилина повторяются всеми от мала до велика, все же, по правде сказать, трудно себе представить, что люди, с которыми еще два дня тому назад я разговаривал на аэродроме в Москве, так быстро оказались над Северной Америкой, расположенной в другом полушарии земли.

Какое колоссальное расстояние! Сколько неожиданностей! Сколько препятствий! Жутко становится, когда вообразишь себе безлюдный ландшафт с обледенелыми горами, расщелины с черной ледяной водой, бесконечные завесы туманов — и одинокий самолет, пересекающий пустынные, необозримые пространства.

В дальнем перелете опасен малейший перебой в действии сложного механизма, *отказ какой-либо из его деталей — одной* из двух тысяч, из которых состоит мотор — сердце самолета. Мельчайший каприз зажигания одной из свечек мотора, малейшее засорение трубопровода, подводящего бензин или масло, могут послужить причиной прекращения работы двигателя и *вызвать немедленную вынужденную посадку.*

Казалось бы, риск огромен. Однако, как подтвердил перелет Чкалова, Байдукова и Белякова по Сталинскому маршруту, их перелет через Северный полюс в Северную Америку и этот новый геройский перелет, *надежность мотора «АМ-34» завода* им. Фрунзе гарантирована. Никакие случайности, никакие перебои не имеют и не могут иметь место.

Такая безотказная работа мотора является следствием исключительно большого технического роста нашей страны, а также роста культуры того огромного коллектива людей, который выстроил, отрегулировал, установил на самолет и сдал в эксплоатацию мотор «АМ-34».

Невольно вспоминается первая страница опытного моторостроения в дореволюционной России и в первые годы после революции. Я помню, как в 1914 г., почти тотчас же после начала империалистической войны, на заводе «Дукс», на котором строились первые неуклюжие самолеты, один инженер, по фамилии Нестеров, предложил мотор с переменной степенью сжатия. После ряда мытарств двигатель был построен без малейшего понимания той технической культуры, которая должна была быть вложена в авиационный мотор даже того периода. Во время испытания, при первой же вспышке, происшедшей в одном из цилиндров двигателя, головка его со страшным взрывом оторвалась, пробила потолок первого и второго этажей, вылетела из здания завода и упала в соседний двор.

Вместо того, чтобы из этого эксперимента сделать соответствующий вывод и приступить к усовершенствованию нового мотора, в основе которого была заложена неплохая идея, владельцы завода выгнали Нестерова и прекратили дальнейшую постройку мотора.

Мне вспоминается также одно из крупнейших событий в моей жизни — постройка мотора под названием «АМБЕС», который я спроектировал вместе с инженером Б. С. Стечкиным. Это был первый для того времени мотор, не имевший коленчатого вала. В нем возвратное поступательное движение поршней цилиндра превращалось во вращательное движение вала при помощи наклонных дисков, посаженных на вал при помощи шпонок. Этот мотор предназначался для первого русского танка и должен был иметь триста лошадиных сил. Цилиндры в нем располагались параллельно оси вала.

Весь двигатель напоминал по форме сигару и имел диаметр в 500 миллиметров. Он был двухтактного цикла, с непосредственным впрыском топлива в цилиндр при помощи бензинового насоса. Мотор этот был построен в основном из стали без термообработки (в те времена еще не знали подобных методов повышения качества стали), и при первом же пуске все шатуны его погнулись. Как сейчас помню, мы правили эти шатуны на наковальне, после чего мотор вновь пускали, и он снова работал 10—15 минут. Мотор был построен без допусков и технических условий. В нем не было ни одной шлифованной детали, так как в те времена шлифовальные станки не были еще так распространены, как сейчас. Самым точным мерительным инструментом на том заводе, где строился мотор, был примитивный штангель. Теперь, когда вспоминаешь этот случай, нетрудно понять, что этот двигатель, конечно, не мог работать и не мог конкурировать с заграничными авиационными двигателями того времени, так как за границей авиамоторы развивались на базе культуры автомобильного моторостроения. У нас же в то время не было почти никакой культуры в области подобного строительства. Кроме того, те ничтожные, нищенские средства, которые удавалось вырвать для опытного моторостроения от капиталистов-промышленников, были совершенно недостаточны для серьезного развития опытно-конструкторского дела. В виде примера можно указать, что на всю постройку двигателя «АМБЕС» нам с огромным трудом удалось, под различные непосильные обещания, собрать около 5 тысяч рублей.

После Октябрьской социалистической революции произошел резкий перелом в авиационном моторостроении. Было организовано производство авиационных моторов на ряде заводов. На опытное строительство были ассигнованы большие государственные средства. Были созданы научно-исследовательские институты — НАМИ (Научный авиамоторный институт), ЦАГИ (Центральный аэро-гидродинамический институт) и другие.

В НАМИ создавались опытные авиационные моторы, а в ЦАГИ строились опытные самолеты. Эти две организации и явились той школой, в которой создался основной коллектив научных работников и конструкторов моторов и самолетов.

Мотор «АМ-34» обладает исключительной надежностью, о которой мы уже выше говорили, только благодаря тому, что все его механизмы проверены детальным опытным испытанием как на станке, так и в эксплоатации. В него внесено множество различных изменений по предложениям рабочих, бортмехаников, летчиков и инженеров. Только благодаря крайне внимательному отношению конструктора к отдельным предложениям можно было устранить в моторе все мельчайшие причины, могущие привести к отказу его в работе.

Наконец, последний принцип конструирования заключается в незыблемом сохранении всех требований чертежа при изготовлении мотора в серии. На наших заводах, к сожалению, еще до сего времени сохранялись тенденции при мельчайших недоразумениях в производстве искать причину прежде всего в неправильности чертежа. Бывает, что какая-либо деталь, в течение долгого времени работавшая безотказно в серийном производстве, вдруг на испытании начинает отказывать. Производственники часто в таких случаях вместо того, чтобы проверить, не был ли тут изменен технологический процесс или материал, сразу требуют от конструктора изменения чертежа, видя в этом основной метод для исправления неудовлетворительно действующей детали.

Подобного рода партизанские действия являются вреднейшими тенденциями покушения на незыблемость чертежа, разрушающими единую цельность доработанной конструкции. С этими вредными направлениями конструкторы должны бороться всеми средствами; они должны свято охранять незыблемость чертежа, категорически отказывая в его изменениях.

Вот какие принципы были положены мною в основу доводки и модификации мотора «АМ-34».

Если сравнить этот мотор с тем опытным экземпляром, который был мной запроектирован в 1929 году, то, конечно, он отличается от этого старого экземпляра, как небо от земли. С 1929 по 1937 год в мотор внесено множество ценнейших изменений и усовершенствований. Весь коллектив завода столько поработал над каждой деталью этого мотора и столько приложил к нему труда, что все основные детали «АМ-34» сегодня можно считать вполне доработанными и абсолютно надежными.

В результате этой окончательной доработки основная характеристика мотора, установленного на самолете «АНТ-25», сводится к следующему: мотор 12-цилиндровый, мощной блочной алюминиевой конструкции, снабжен редуктором (передаточным механизмом к пропеллеру), позволяющим снизить число оборотов пропеллера вдвое против коленчатого вала. Этот механизм повышает коэффициент полезного действия винта. Мотор имеет так называемый «сухой картер», что резко снижает расход масла. Одни мощные помпы перекачивают масло через коленчатый вал мотора и смазывают все его трущиеся детали, другие помпы, в полтора раза более производительные, откачивают досуха масло из картера. Таким образом, шейки кривошипа вращаются в сухом картере, не разбрасывая напрасно масла.

Мотор обладает четырьмя клапанами в каждом цилиндре и двумя карбюраторами, расположенными в задней его части. Мощность мотора — 1.000 сил. Основной его *особенностью является низкий расход горючего* — от 210 до 215 граммов на силу в час. Для аналогичных заграничных моторов эти показатели колеблются от 225 до 240 граммов. Это обстоятельство и надежность «АМ-34» были основными факторами, послужившими к выбору именно этого мотора *для дальнего ответственного перелета.*

Коллектив завода им. Фрунзе передал свой мотор бесстрашным советским героям, открывшим новую страницу в истории авиации. Мы счастливы, что приняли участие в подготовке к грандиозному перелету и оборудовали мотором легендарную машину «АНТ-25».

Да здравствуют наши летчики — советские богатыри!

Горячо поздравляю Громова, Юмашева и Данилина с новой победой советской авиации.

А. МИКУЛИН.
Конструктор мотора «АМ-34».

Майор А. ЮМАШЕВ

НАШ ПОЛЕТ

Две проблемы — авиация и Север — всегда привлекали пристальное внимание всего мира. Уже давно человечество предвидело, что именно в этих областях предстоят такие открытия, которые опрокинут многие существующие взгляды и развернут новые, невиданные жизненные перспективы. На завоевание воздуха и Севера, которое развернулось почти одновременно в восьмидесятых годах XIX века, шли самые смелые и отважные исследователи.

Как только люди научились строить аэростаты, тотчас же зародилась мысль об организации полетов для завоевания обширных арктических пространств. Эти попытки предпринимались вначале на аэростатах, а затем и на самолетах. Покорению Арктики *посвятило свою жизнь много благородных* и смелых исследователей. Самые мужественные умы человечества стремились сюда, в Арктику, к Северному полюсу, чтобы разгадать вековые тайны, волновавшие мир.

Но в глубину Арктики, кроме советских летчиков, проникало очень *мало* смельчаков. Полковник Бэрд прилетал к полюсу со Шпицбергена. Великий полярный исследователь Амундсен пролетел над полюсом на дирижабле «Норвегия». Трансарктическую трассу из Америки в Европу пытался проложить Вилли Пост, этот талантливый *летчик-одиночка*, трагически погибший на Аляске. После гибели Поста, в Соединенных Штатах Америки даже крупные авиационные специалисты говорили, что Север не приспособлен для воздушных сообщений, что Арктика никогда не покорится авиаторам.

Суровые арктические просторы отпугивали самых смелых людей. Европейские и американские летчики, предпринимая дальние полеты, выбирали маршруты подальше от Арктики. Если присмотреться к трассам всех дальних беспосадочных полетов, совершенных во всем мире, не трудно заметить одну характерную особенность. Главная часть маршрута выбиралась по принципу наибольшей выгодности, легкости и безопасности со всех точек зрения. При этом учитывались господствующие ветры, наиболее благоприятные климатические условия, количество посадочных площадок, населенность тех районов, над которыми будет проходить полет. Не случайно европейские и американские летчики совершают перелеты через Атлантический океан в направлении США — Европа, а не наоборот. Дело в том, что сильные ветры *дуют в океане именно в сторону Европы.*

Советские летчики, выбирая маршрут дальнего полета, учитывают прежде всего общенародное и экономическое значение намечаемой трассы. Простой арифметический подсчет подсказал нашим летчикам, что воздушный путь между Советским Союзом и Северной Америкой должен быть проложен через Северный полюс, через Арктику.

Большевики затратили много усилий для завоевания Арктики. Годами наши советские люди жили на далеких полярных зимовках, изучали режим Северного Ледовитого океана, метеорологию, ветры. Наши летчики не раз пролетали над Северным морским путем. Ледоколы и пароходы превратили этот морской путь в нормально действующую магистраль. Наконец, совсем недавно эскадра советских воздушных кораблей ринулась на завоевание Северного полюса, и наши летчики — силой, отвагой, своими знаниями и опытом — поставили на колени непокорную и гордую стихию.

Многолетняя исследовательская работа дала нашим летчикам богатый материал, основанный не на интуиции и не на абстрактных теоретических расчетах, а на точных научных наблюдениях. Первый смелый скачок из СССР в Соединенные Штаты Америки совершили Герои Советского Союза тт. Чкалов, Байдуков и Беляков. Они как бы подвели итог всему, что большевиками проделано на Севере. Нам, советским летчикам, предстоит доказать миру, что воздушный путь из Советского Союза в Северную Америку через Арктику не более опасен, чем полет через Атлантический океан.

«Москва оказалась ближе к Америке, чем мы предполагали», — говорили и писали американцы, приветствуя Чкалова, Байдукова и Белякова. Самолет уничтожает далекие расстояния, сближает народы, содействует содружеству стран. И мы гордимся, что в этом величественном и грандиозном здании прогресса наш народ, сыны Советского Союза заложили главный фундамент.

Совершая полет из Москвы в Северную Америку через Северный полюс вслед за героической тройкой советских летчиков — Чкаловым, Байдуковым и Беляковым, мы доказываем человечеству, что такие беспримерные в истории полеты — это не только удача одного или трех летчиков. В Советском Союзе есть тысячи авиаторов, способных повторить наш рейс. Дальний беспосадочный полет отражает уровень технической культуры нашей родины. Этот полет означает, что в области авиации мы выходим на первое место в мире, что труднейшие проблемы, волновавшие мир, нами с успехом разрешаются.

Нам предстоит пролететь из Москвы в Северную Америку над Северным Ледовитым океаном, над горами Канады, над солнечной Калифорнией. Точное место посадки мы выберем в Северной Америке, учитывая обстановку и содержимое наших бензиновых баков.

За все время существования авиации очень мало стран смогли продемонстрировать свои достижения в больших дальних и беспосадочных полетах. Рекорды, которые установлены даже такими странами, как Франция, Англия и Соединенные Штаты Америки, ни в коей мере нельзя сравнить с беспосадочными перелетами наших летчиков. В истории авиации еще не было случая, чтобы люди отважились пролететь свыше пяти тысяч километров на сухопутном самолете над неизведанными полярными водами. Нужно безгранично любить свою родину и быть беспредельно преданным своему народу, чтобы решить такую крупную авиационную проблему. Нужно безгранично верить в конструкцию машины и идеальность мотора, чтобы начать такой полет. И мы верим, что полет пройдет благополучно!

До сих пор было принято считать, что трансарктические трассы — это воздушные пути будущего. Но исторические победы героической советской авиации в этом году перевели это будущее в настоящее. После двух—трех беспосадочных полетов из Москвы в Северную Америку через Северный полюс мы сможем уже в этом году сказать, что кратчайший путь между двумя великими странами найден и проложен. Нужно его только более детально изучить и хозяйственно, экономически освоить. Скоро может стать нормальным явлением, когда письмо, посланное из Москвы, через трое суток окажется у американского адресата.

Наш полет покажет, что требуется для эксплоатации воздушной трассы Москва — Северный полюс — Северная Америка. Мы изучим все трудности и особенности этого пути, климатические условия, уточним влияние магнитных отклонений в районе Северного полюса, работу радиостанций и показания компасов.

До Северного полюса сейчас уже есть *изученный путь, хотя он и проложен советскими летчиками* всего месяц назад. Этот путь лежит через Новую Землю и Землю Франца-Иосифа. Зато менее изучена вторая половина пути — от полюса до Северной Америки. Здесь особый интерес представляют высокие Скалистые горы в Канаде, *где нам придется лететь на большой высоте* и, очевидно, пользоваться кислородными приборами.

Экипаж нашего самолета прекрасно знает и предвидит трудности, которые стоят перед нами. Вдохновленные великим Сталиным, черпая отвагу, уверенность и силу во внимании народа, сынами которого мы являемся, экипаж поведет самолет как можно дальше. Командир нашего самолета Герой Советского Союза М. М. Громов первый совершил свой грандиозный, изумивший весь мир, беспосадочный полет на самолете «РД» по замкнутому кругу, покрыв расстояние в 12.411 километров. М. М. Громов имеет большой опыт дальних беспосадочных полетов. Мне лично приходилось летать без посадки в течение 20 часов и совершать ряд дальних перелетов, в частности в Чехословакию. Кроме того, мы долго тренировались. Мы знаем, что в течение трех суток нам не придется спать. Даже если кто-нибудь из нас и будет свободным от вахты, — трудно вздремнуть: столь велико напряжение во время полета.

Мы старались во время подготовки к перелету создать на своей машине как можно больше удобств и «комфорта», чтобы избежать чрезмерного переутомления. В частности у нас установлено второе управление, что облегчает смену вахт. На самолете Валерия Чкалова имеется только одно управление и поэтому, когда Георгий Байдуков должен был сменять Чкалова, им приходилось действовать с ловкостью гимнастов и с чрезвычайными предосторожностями: ни на одну секунду самолет нельзя было оставить без управления.

Как сообщал Валерий Чкалов, в районе *полюса магнитные бури «свели с ума»* все приборы. Мы к этому готовимся и уверены, что нашему штурману Данилину не страшны магнитные бури. Этот спокойный, полный храбрости и уверенности человек не смущается и не боится трудностей. В борьбе с трудностями воспитывался он, военный инженер, сын Красной Армии.

Мысль о дальнем беспосадочном полете увлекает нас всех уже несколько лет. Особенно укрепилась эта идея, пробудив в нас энергию и решимость, когда мы встретились с товарищем Сталиным. Это было на Красной площади во время парада физкультурников. Михаил Громов и я только накануне вернулись из дальнего испытательного полета: мы проверяли качество новых типов военных самолетов. Испытание дало отличные результаты. Машины с честью выдержали строгий и придирчивый экзамен. На Красной площади мы встретились *с Я. И. Алкснисом*, который представил нас наркому обороны К. Е. Ворошилову. Поздравив с окончанием перелета, Климент Ефремович подвел нас к товарищу Сталину. «Вот летчики, совершившие полет на новых машинах», — сказал народный комиссар. Товарищ Сталин тепло поздоровался с нами, начал расспрашивать об отдельных деталях перелета. В тот день я лично убедился, насколько глубоко вникает Иосиф Виссарионович во все мелочи нашей авиационной жизни. С трудом сдерживая радость и волнение, мы начали докладывать товарищу Сталину о результатах полета. Иосиф Виссарионович прерывал нас вопросами об условиях нашей жизни, о жилье, о летной загрузке. Покидая Красную площадь после физкультурного парада, я понял, какое огромное значение имеет каждый крупный полет для страны, для прогресса, для роста обороноспособности Советского Союза и укрепления народной мощи. Мы начали готовиться к дальнему беспосадочному полету.

Еще в прошлом году мы собирались лететь с М. М. Громовым из Москвы в Бразилию без посадки. Этот перелет не был осуществлен, так как трусливое правительство Бразилии не захотело принимать у себя советский самолет, испугавшись той демонстрации симпатии к Советскому Союзу, которую этот полет, несомненно, вызвал бы во всем мире. Продолжая готовиться, мы изменили маршрут, избрав конечным пунктом Северную Америку.

Полеты советских летчиков из Москвы в Северную Америку могут стать в ряду тех явлений, которые являются поворотными в истории международных связей. Установление воздушного пути между Советским Союзом и Америкой через Северный полюс мы считаем революцией в транспортных связях между Старым и Новым светом.

Как известно, мы летим через три недели после финиша Героев Советского Союза Чкалова, Байдукова и Белякова. На долю обоих экипажей выпала большая честь: быть пионерами дальних беспосадочных полетов через Северный полюс. Эти полеты говорят всему миру, что Советский Союз не для праздных, шумливых оваций завоевывал Северный полюс. Освоение полюса нам было нужно, между прочим, и для прокладки воздушного пути между двумя материками. Героическая четверка во главе с Иваном Папаниным, живущая на льдине в районе полюса, будет передавать нам сводки о погоде, свои наблюдения и прогнозы.

На полюсе мы распрощаемся с советской территорией и перейдем в другое полушарие. Дальше пойдут районы, где до этого года не появлялся самолет, где впервые, совсем недавно, прошумел только советский мотор. Над просторами этих мало изученных мест пронеслись только машины, крылья которых украшены гордыми буквами — СССР.

Сооружение, достойное сталинской эпохи

◇ ◇ ◇

С. ГИНЗБУРГ

Председатель Правительственной комиссии по приему канала Москва — Волга

◇ ◇ ◇

15 июня 1931 г. Пленум ЦК ВКП(б) в историческом решении о городском хозяйстве Москвы, принятом по инициативе товарища Сталина, постановил: «ЦК считает необходимым коренным образом разрешить задачу обводнения Москва-реки путем соединения ее с верховьем р. Волги и поручает московским организациям совместно с Госпланом и Наркомводом приступить немедленно к составлению проекта этого сооружения, с тем чтобы уже в 1932 г. начать строительные работы по соединению Москва-реки с Волгой».

15 июля 1937 г. канал Москва—Волга открывается для нормального пассажирского и грузового движения.

При строительстве канала были поставлены следующие задачи:

соорудить глубоководный канал, соединяющий Волгу с Москва-рекой и являющийся одним из важнейших звеньев реконструируемых водных путей Союза;

обводнить Москва-реку путем подачи в нее значительного количества воды, намного превышающего средний расход реки Москвы;

подать для московского водопровода воду в количестве, которое обеспечит всю потребность увеличивающегося населения столицы и значительно возросшую в связи с резким улучшением культурно-бытовых условий жизни.

Ныне все эти задачи решены. Москва получает воду в количестве, достаточном, чтобы с избытком удовлетворить потребность населения, и становится крупным речным портом.

Канал Москва — Волга по об'ему выполненных работ превосходит все подобные сооружения в мире, в том числе и Суэцкий канал, несколько уступая только Панамскому, на котором было произведено около 160 миллионов кубометров земляных и скальных выемок. При этом, однако, следует не забывать, что строительство канала Москва — Волга продолжалось 4 года и 8 месяцев, а строительство Панамского канала — несколько десятков лет, сопровождаясь катастрофами в финансировании и в производстве работ, часто свойственными капиталистическим способам организации крупных строек.

О грандиозности строительства канала Москва — Волга можно составить себе представление из следующей краткой характеристики основных работ и сооружений. На строительстве вынуто и перевезено 151 миллион кубометров земли, уложено 2,9 миллиона кубометров бетона и железо-бетона, построено 11 плотин, 11 шлюзов, 28 километров водопроводного канала, 307 километров высоковольтных линий электропередач. Длина судоходного пути равна 128 километрам.

Наиболее крупным водохранилищем является Волжское, которое заслуженно называют «Московским морем». Площадь водного зеркала этого водохранилища составляет 327 квадратных километров, а его об'ем равен 1.120 миллионам кубических метров. Площадь второго крупного — Акуловского — водохранилища равна 19 квадратным километрам, а об'ем — 142 миллионам кубометров.

Волжское водохранилище обеспечивает канал необходимым запасом воды, а также создает глубоководный путь для судов вверх по Волге до города Калинина. Акуловское водохранилище, лежащее в водораздельном бьефе, является основным бассейном для питания Москвы водой через водопроводный канал.

На канале построено 5 насосных станций, перекачивающих с помощью огромных пропеллерных насосов до 100 кубических метров воды в секунду каждая и подающих воду из Волжского водохранилища вверх по ступеням канала; 8 гидростанций общей мощностью в 67.000 киловатт, использующих падение воды в канале для получения энергии. Всего на канале построено около 200 крупных сооружений.

Изыскание, проектирование и строительство канала Москва — Волга, несомненно, составят целую эпоху в развитии социалистического строительства в нашей стране, подобно тому, как в начале первой пятилетки такую эпоху составило строительство Днепровской гидростанции, а в последующие годы — строительство метро.

Наши строители обязаны изучить опыт сооружения канала, чтобы на основе его резко двинуть вперед строительное дело в стране.

Основными, ведущими работами на строительстве были земляные, об'ем которых, как уже указано, составил 151 миллион кубометров для сооружений канала и 46 млн кубометров на добыче нерудных ископаемых. При этом для большинства сооружений (плотин, дамб) грунт явился основным строительным материалом, к которому пред'являлись весьма высокие требования в отношении состава, влажности и т. д. К проведению земляных работ такого огромного масштаба строительство приступило, не имея достаточного вооружения механизмами. Было немало скептиков, утверждавших, что постройка канала с таким об'емом работ в назначенные сроки является фантазией. Строители канала думали иначе. Они не испугались трудностей и приступили к работе, используя вначале тачки, грабарки с постепенным введением простейших механизмов в виде землетасок и бремсбергов.

К середине 1933 года строительство получило полтора десятка разнокалиберных экскаваторов иностранных марок, собранных с разных строек и с разных концов Союза, большей частью без запасных частей. Для быстрейшей механизации работ необходимо было принять решительные меры. С этой целью Наркомвнуделу был временно передан Ковровский экскаваторный завод. Продукция завода была удвоена. Он начал выпускать дополнительно 60 экскаваторов в год, быстро пополняя экскаваторный парк строительства. К моменту полного разворота работ строительство располагало 170 экскаваторами.

Дальнейшим существенным этапом в расширении механизации земляных работ было широкое применение автомобильного транспорта для возки грунта. Автомобильный парк строительства был доведен до 1.600 грузовиков.

Особо интересными явились методы выемки больших масс грунта на относительно небольшом фронте работ. На канале было несколько таких мест: глубокая выемка в Хлебниковском районе, где с помощью 16 экскаваторов было вынуто 11 миллионов кубометров земли; Лесозаводский бугор в районе Соревнования, выемка на десятом километре канала. Эти работы заслуживают внимательного и подробного изучения для использования их опыта на других строительствах. Однако уже теперь совершенно ясны некоторые выводы, которые нужно сделать из опыта работ с экскаваторами. Самым экономным и производительным является способ работы экскаваторов с железнодорожными составами для отвозки грунта. Грузопод'емность наших автомобилей должна быть увеличена в несколько раз. Повидимому, для подобных работ с экскаваторами придется перейти от автомашин в 3,5 тонны к 10—12-тонным грузовикам. Выяснился также большой важности вопрос о способе разгрузки от земли железнодорожных платформ и грузовиков. Опыт показал, что наиболее быстрый и простой способ разгрузки достигается при смыве грунта струей воды.

Не меньший интерес представляет опыт широкого применения гидравлического способа производства земляных работ как для размыва грунтов, так и для намыва плотин и дамб.

Гидравлическим способом была намыта Волжская плотина об'емом около 450.000 кубометров и Сестринские дамбы. Здесь был применен оказавшийся весьма целесообразным опыт подачи грунта деревянными и металлическими трубами под давлением. На канале, впервые в Союзе, был применен в широких размерах способ уплотнения насыпного грунта плотин с помощью гусеничных тракторов Челябинского завода, которые вместе с катками дали возможность быстро произвести эти работы.

Так, с ростом производственной мощи нашей страны строительство канала росло и приобретало облик передовой стройки, насыщенной современными механизмами. Канал — прекрасный урок для всех наших крупных строек, рассчитанных на ряд лет. Составляя план того или иного строительства, нужно предвидеть, что промышленность наша растет ежедневно. Это дает возможность ориентироваться не только на сегодняшние технические возможности, но и рассчитывать на применение новых средств техники и во все больших количествах.

Вторым видом массовых работ на канале были железо-бетонные работы. Практически за 2—2½ года необходимо было уложить 2,9 миллиона кубометров бетона в 150 отдельных сооружениях. Для выполнения такого большого об'ема работ требовалось создание механизированного хозяйства как по переработке огромных масс материалов, так и по доставке их к месту изготовления и укладки бетона. Строительство неплохо развернуло работы по добыче гравия, применяя экскаваторы, гидромеханизацию и большие установки для сортировки и промывки материалов.

Для приготовления бетона был создан ряд крупных заводов, вернее, целых комбинатов. Такие заводы с соответствующим складским хозяйством для гравия, песка и цемента были построены на волжской железо-бетонной плотине, на первом, пятом и седьмом шлюзах. На трассе водопроводного канала были построены бетонные заводы несколько меньшего размера.

Подача бетона к месту укладки производилась различными способами, но наилучшие результаты для подачи на короткие расстояния были получены при применении транспортеров. Они дали возможность перевозить бетон от завода непосредственно к месту укладки без перегрузки на другие виды транспорта. Этим способом на шлюзе № 5 была достигнута рекордная суточная укладка бетона в размере около 2.500 кубических метров. Рекордная подача транспортером составила около 160 кубометров бетона в час.

Значительный об'ем бетонируемых сооружений и большая их протяженность потребовали применения многих приспособлений. Строители канала проявили при этом немалую изобретательность. Они применили для укладки бетона краны, всякого рода подвижные под'емники, деррики и специальные эстакады на отдельных железо-бетонных стойках. Это давало возможность беспрерывной бетонировки.

Заслуживает внимания также применение для бетона мокрой присадки трепела взамен пуццоланового цемента. И в этом случае строители проявили настойчивость и техническую изобретательность. Не получив в достаточном количестве пуццоланового цемента, они удачно применили мокрую присадку трепела. Благодаря этому на самом строительстве удалось получить водоустойчивый и долговечный бетон, сэкономив одновременно до 10 проц. цемента. Метод присадки трепела, получения трепельного шлама и молока и добавления его при изготовлении бетона был целиком разработан строителями канала.

Строители заботились не только о хорошем выполнении судоходной части канала, но в равной мере и обо всех остальных сооружениях. Построенные 7 больших железнодорожных и 8 больших шоссейных мостов хорошо спроектированы, удачно решены архитектурно. Они красивы своей простой формой и хорошим выполнением. Железо-бетонные мосты не штукатурились, а обрабатывались насечкой (это практикуется и за границей). Хорошо выполненные бетонные конструкции по своей фактуре и расцветке не нуждаются в штукатурке. Большой интерес представляют конструкции гидротехнических сооружений канала (ворота, шлюзы, аварийные ворота, затворы плотин). Все они быстро сделаны и смонтированы нашими заводами.

Особо надо отметить хорошо поставленную организацию контроля за выполнением работ на канале. Строительство ввело жесткий порядок, при котором идущий на сооружение материал, включая грунты, подвергался анализу в лабораториях. Там определялись его пригодность и соответствие для возводимых сооружений. Ни одна из промежуточных работ не принималась без составления соответствующего акта. В результате все сооружения имеют полную характеристику выполнения отдельных частей как по об'ему, так и по качеству. Правительственной комиссии при приемке представлялись все необходимые материалы, дающие характеристику сооружения в целом и в его частях.

Благодаря хорошо поставленному промежуточному контролю выполнения работ, налаженной приемке отдельных частей сооружений и каждого из них в целом, благодаря четкому подбору документов строительство могло дать Правительственной комиссии необходимые исполнительные чертежи, в которых отображено выполнение сооружений в натуре.

На первый взгляд такая система может показаться сложной и ненужной, но опыт показывает, что для ответственных сооружений она абсолютно необходима. Надо пожелать, чтобы опыт документации и контроля, который осуществлен на строительстве канала Москва — Волга, был распространен и на другие стройки нашего Союза.

Нельзя не отметить и следующего обстоятельства. Когда в середине прошлого месяца Правительственная комиссия знакомилась с работами на канале, на ряде его участков было еще много мелких недоделок. Ныне эти недоделки почти полностью ликвидированы. Строители показали, что они сумели справиться не только с большими, но и с мелкими работами, которые подчас представляют собой неменьшие затруднения, чем работы большого об'ема. Одна болезнь, однако, свойственная многим нашим стройкам, не была изжита, к сожалению, и на канале. Эта болезнь — бездорожье. Заканчиваемую в настоящее время шоссейную дорогу вдоль канала следовало построить с самого начала. Это тоже должно быть учтено нашими строительствами.

Следует отметить общий высокий уровень архитектурного оформления инженерных сооружений канала. Мосты, шлюзы, гидротехнические сооружения производят сильное впечатление хорошим выполнением и могут служить примером для других строек.

Большим достижением нужно считать также удачное сочетание архитектуры канала с окружающей природой. Все сооружения «вписались» в окружающую природу, слились с общим пейзажем, не потеряв одновременно инженерной строгости. Территории, на которых производились земляные работы, приведены в благоустроенное состояние. Кавальеры, резервы и т. д. приведены в такой порядок, что глаз их вовсе не замечает, и в этом — большой такт инженерных руководителей. Таким образом, канал — это великолепное инженерное сооружение — одновременно стал прекрасным архитектурным ансамблем. Путешествие по каналу, благодаря этому, всегда будет доставлять удовольствие.

Строители канала Москва — Волга одержали большую победу. Они с честью выполнили задачу, поставленную перед ними партией, правительством и товарищем Сталиным. Они дали стране сооружение, достойное сталинской эпохи.



На канале Москва — Волга. На снимке: буксирный пароход «Иван Мичурин» ведет караван барж с грузом для Москвы. Фото О. Корнупова.



Канал Москва — Волга. На снимке: шлюз № 4 ночью. Фото Н. Кулешова.

Ночью на теплоходе

Заходило солнце. Камни на крутых откосах горели в последних лучах. Вода стала золотисто-красноватая. Темнота медленно, неохотно выползала из леса.

Чуткие к темноте, управляемые фотореле, зажглись по обеим берегам канала путевые знаки. И теплоход пошел вдоль зеленых, красных, оранжевых огней. Белая дорожка носового прожектора далеко освещала воду. Изредка, на изгибах канала, возникали высокие оранжевые столбы аргонового света. То щелевые створы давали перспективу капитану теплохода.

Рассветом вошли в аванпорт. Еще издали были видны башни заканчиваемых монументов Ленина и Сталина. Слышно, как звенит сталь о гранит, — каменотесы отделывают последние глыбы монументов.

Несколько под'емных кранов пыхтят вокруг разбросанных брусьев гранита. На берегах оживленно и шумно. Надо спешить! Через несколько дней монументы должны быть совершенно готовы. А больше тут нечего делать строителям. Плотина, дамбы, волнорезы уже отделаны, украшены.

Совсем светло. Теплоход покидает порт и входит в «Московское море». Раздолье тут и чайкам, и глиссерам, и теплоходам, и баржам. Сорок километров в длину, двенадцать в ширину. Заливы, бухты, лиманы. Берега сплошь лесные и луговые. Изредка виднеются островки. То самые высокие места затопленных городков и деревень. Теперь они почти все на новом месте. По словам капитана, самое глубокое место в «море» — на месте затопленного города Корчевы. Далеко внизу, под винтами теплохода, лежит твердая, утрамбованная, еще со времен Екатерины базарная площадь.

«Море» кончилось. Но Волга еще долго не входит в свои берега, поднимаясь на сто с лишним километров вверх по течению, обильно наполняя водой речки, бывшие ручьями.

Теплоход, давая полную силу своим машинам, шел по Волге. Из-за сосен взошло солнце, щедро согревая лесистые и луговые берега матери русских рек.

Волга, освещенная солнцем, в серебристой пене лежала позади — родная не только России, но и Москве — столице народов.

Волга стала столичной рекой.

А. АЛЕКСАНДРОВ.

—o—

ПЕРЕД ПУСКОМ

Три дня — 14, 15 и 16 июля — строители канала Москва — Волга будут праздновать открытие нормальной пассажирской и грузовой навигации. К этим дням готовятся все. Оживление царит по всей трассе канала. Работают художники, плотники, скульпторы, садоводы. Они украшают сооружения канала.

Вечером 14 июля во всех районах и на отдельных участках строительства будут проведены торжественные собрания строителей канала, посвященные открытию навигации. На эти собрания приглашены также колхозники и представители заводов-поставщиков. На концерт в Дмитровском парке культуры и отдыха приедут артисты Большого театра, театра масок и лучшие артисты эстрады Москвы.

Когда флаг навигации будет поднят, около двух тысяч строителей и членов их семей теплоходами, катерами и речными трамваями отправятся на массовые гулянья в Москву. Во всех школах, лагерях, детских городках, площадках и в клубах районов строительства организуются массовые детские праздники, костры и фейерверки, посвященные открытию канала. 16 июля в Московском Доме пионеров и октябрят состоится большой вечер для детей строителей канала.

МЕНЯЕТСЯ ОБЛИК СТОЛИЦЫ

Столица Советского Союза обогатилась грандиозным техническим сооружением. Волей большевистской партии построен и сдается в эксплоатацию канал Москва — Волга. Идея, рожденная гением Сталина, претворена в жизнь.

Размещение городов около воды было оценено еще на заре человеческой культуры. Современные большие города расположены на берегу многоводных рек: Киев находится на Днепре, Ленинград на Неве, Париж на Сене, Вена на Дунае, Лондон на Темзе и т. д.

И только базой водного хозяйства Москвы в течение восьми столетий являлась мелководная Москва-река. Ее маловодность вынудила еще в 1836 году устроить на реке плотину. Это была Бабьегородская плотина, которая создавала в одном километре выше Кремля водную ступень в 2,5 метра, но в то же время препятствовала сквозному судоходству в черте города. Плотина была разобрана лишь весной текущего года.

Организованное использование Москва-реки для получения питьевой воды началось лишь в 1903 году, когда была построена Рублевская водонасосная станция. Но уже через десятилетие станция исчерпала Москва-реку как источник водоснабжения города. При этом водой снабжались лишь центральные кварталы города. Рабочие окраины брали ее из колодцев, прудов и мелких городских речек.

Тогда городская управа занялась изысканием новых источников водоснабжения. В верховьях Москва-реки и на ее притоках Рузе и Истре намечалось построить три небольших водохранилища и тем усилить базу водоснабжения города. О других нуждах водного хозяйства и санитарно-гигиеническом режиме реки «отцы города» не заботились. Благоустройство Москва-реки ими было предано забвению.

Набережные Москва-реки и Яузы служили местами свалок мусора и нечистот. Между мощностью городского водопровода и канализацией существовал разрыв, который тяжелым наследием достался социалистической Москве. В результате шло прогрессивное загрязнение Москва-реки. Яуза и другие мелкие речки города были превращены в открытые коллекторы нечистот.

И только в 1931 году по инициативе товарища Сталина июньский Пленум ЦК ВКП(б) со всей твердостью и прямолинейностью поставил вопрос об обводнении и водоснабжении Москвы.

Сталинский план подачи волжской воды в Москву, обеспечивающий ее жизненные потребности как для водного транспорта, водоснабжения, так и санитарного благоустройства города, со всей очевидностью показал, что все ранее составленные схемы являлись крохоборческой попыткой частично решить огромную проблему реконструкции водного хозяйства столицы.

Сейчас, с постройкой канала Москва — Волга, для столицы Советского Союза перестала существовать проблема источников водоснабжения. С Волги может быть подано для нужд населения и промышленных предприятий до 125 млн ведер воды в сутки. Канал обеспечивает развитие мощности московского водопровода к 1945 году до 180 млн ведер воды в сутки.

Восточные и юго-восточные районы города (Сталинский, Первомайский, Таганский, Пролетарский и др.), где сосредоточены крупные промышленные предприятия, снабжались до сих пор водой наиболее скудно, поскольку подача воды в город шла главным образом из Рублева, т. е. с запада. Вступающая в строй первая очередь Сталинской водопроводной станции (на 12.500.000 ведер в сутки) обслужит прежде всего эти районы города. При пуске в 1938 г. на полную мощность Сталинская станция будет подавать ежедневно до 50 млн ведер воды.

Наряду со Сталинской станцией запроектирована постройка Пролетарской станции мощностью в 25 млн ведер в сутки и Северной станции мощностью в 50 млн ведер в сутки.

До 1937 года в Москве функционировали примитивные причалы Москворецко-Окского пароходства с общим годовым грузооборотом, едва превышающим 1 миллион тонн. Сейчас в Москве в системе канала Москва — Волга организован порт с несколькими гаванями. На 13-м километре Ленинградского шоссе, на берегу Химкинского водохранилища, расположилось красивейшее здание речного пассажирского вокзала, а рядом с ним причалы для грузовых судов — это Северная гавань Москвы. На Москва-реке, выше города, в Филях заканчивается строительство второй механизированной гавани; третья закладывается ниже города, близ Перервы. Грузооборот Московского порта при полном его развитии определяется в 15 миллионов тонн в год и более.

Большая часть грузов Московского порта будет состоять из минеральных строительных материалов и леса. Лес пойдет в Москву из Карелии и Северного края. Из мест, где имеются залежи ценных каменных пород, в Москву будут поступать облицовочные материалы. Промышленность будет пользоваться этим двойным путем для перевозки сырья и готовой продукции. По воде в столицу будут итти и продукция уральских металлургических заводов, и резиновые покрышки и камеры из Ярославля, металлические, деревянные изделия из Горького. Пойдут по воде: пряжа, суровье, хлопок, тара. Продовольственные грузы придут с Северного Каспия и Мурманского побережья: рыба, арбузы, дыни, овощи и т. п.

Москва-река в пределах города становится сквозной водной магистралью, доступной (после завершения постройки новых и перестройки низко расположенных старых мостов) для плавания крупных теплоходов.

В связи со сквозным судоходством и для улучшения связи между отдельными районами города через Москва-реку и водоотводный канал строятся 10 мостов (9 заново и 1 реконструируется). Под этими мостами будут свободно проходить суда, возвышающиеся над водой на 8,6 метра. Берега Москва-реки одеты сейчас на протяжении 42 километров в гранит.

Из Химкинского водохранилища канала Москва — Волга через шлюзы и Сходненскую гидроэлектрическую станцию в Москва-реку, выше города, поступит поток чистой волжской воды в количестве в 4—5 раз большем, чем несет летом Москва-река. Это оздоровит реку, а тем самым и город, через который пойдет мощный освежительный поток волжской воды.

С поступлением волжской воды совершенно преобразуются санитарно-гигиенические условия города. Обводнение Москва-реки и ее притоков позволит в максимальной мере использовать их для развития водного спорта, для массового отдыха и прогулок. Водный туризм на Москва-реке и на участках канала, прилегающих к столице, получит широкое распространение.

Одновременно с Москва-рекой реконструируется сейчас и главнейший ее приток — Яуза. В реку Яузу через ее приток Лихоборку, которая будет соединена трубой с Химкинским водохранилищем, поступит около 35 млн ведер чистой волжской воды в сутки. Все это превратит Яузу в спрямленный и расширенный до 25 метров городской канал, пригодный для мелкого судоходства.

Новой Перервинской плотиной, сооруженной управлением строительства канала Москва — Волга, горизонт Москва-реки от Перервы до Карамышева на протяжении 48 километров поднят до высоты 120 метров над уровнем Балтийского моря, т. е. на три метра выше старого уровня. В связи с этим потребовалось оградить от речной и грунтовой воды все расположенные вдоль реки промышленные предприятия, жилые дома, подземные сооружения. Для этой цели построен глубокий береговой дренаж длиной в 4,3 км.

Режим новой Москва-реки обязывает к соблюдению строжайшей санитарии. К весне 1937 г. были построены новые канализационные коллекторы: Ново-Люблинский, Дербеневский, Тульско-Даниловский и Котловский. Эти коллекторы приняли сточные воды многих промышленных предприятий, спускавших ранее свои неочищенные производственные воды в реку.

Скоро должны быть закончены строительством новые каналы, сооружаемые для приема сточных вод из бассейна Яузы.

Таким образом, с притоком волжской воды Москва-река и Яуза с их многочисленными притоками, мелкими загрязненными речками (Сетунь, Филька, Каменка, Жабинка, Синичка, Пищенка, Таракановка, Ходынка и др.) получают свежую и чистую воду. В связи с этим также будут обводнены различные московские пруды (Головинский, Тимирязевский, Студенецкий, Птичий, Черкизовский, Хапиловский и другие). Появятся новые бассейны и фонтаны.

Б. ШТЕРНБЕРГ.

СУДОХОДСТВО КАЛИНИН—МОСКВА

Верховья реки Волги и ее притоки являются важнейшими транспортными артериями более чем для 20 районов Калининской области. Однако эти водные пути использовались до настоящего времени лишь в незначительных размерах, так как навигация от Калязина до Ржева продолжалась не более 2—3 месяцев в году, и даже в этот короткий период вследствие мелководья суда загружались не полностью.

Иваньковское водохранилище сделало Волгу судоходной на всем плесе от Калинина до Калязина. Уже в 1937 году грузооборот Верхней Волги возрастает до 885.000 тонн против 155.000 тонн в 1936 году, т. е. почти в 6 раз.

Наша область расположена между Москвой и Ленинградом. С каждым годом эти крупнейшие центры страны увеличивают свои разнообразные запросы прежде всего к соседним с ними областям. Третий пятилетний план Калининской области резко выдвигает вопросы укрепления ее хозяйственных связей с Москвой. Одним из важнейших условий для этого является установление судоходства в течение всей навигации между Калинином и Москвой.

Область имеет богатый запас сырья для развития промышленности строительных материалов, в которых остро нуждается Москва. В последнем году третьей пятилетки область сможет поставлять столице свыше 100.000 кубометров старицких известняков в год, до полумиллиона кубометров гравия, до 100.000 кубометров бута, около полумиллиона кубометров булыжника и других строительных материалов. Дешевый водный транспорт открывает огромные возможности для их доставки в Москву. Большинство богатых залеганий этих материалов находится вблизи Волги и ее притоков (Старица, Ржев, Вышний Волочек и др.).

У истоков Волги, в районе озера Волго, там, где сейчас развиваются работы по строительству новых шахт Селижаровского угленосного района, уже в третьей пятилетке намечается добывать до 1 миллиона тонн угля, по качеству не уступающего углям Подмосковного бассейна. Проектируется также строительство большого цементного завода на 200.000 тонн портланд-цемента. И уголь, и цемент можно доставлять водным путем в Москву.

Следует также сказать, что давно разрабатываемые проблемы газификации Москвы на базе освоения находящегося в Калининской области торфяного массива «Оршанский мох» теперь, в третьей пятилетке, становятся совершенно актуальной задачей.

До сих пор из Калининской области завозилось в Москву около 40 проц. всего потребляемого москвичами цельного молока. В связи с открытием канала снабжение молоком значительно усилится. А колхозы, расположенные по Волге и ее притокам в зоне 15 километров от реки, будут перестраивать свое хозяйство по линии овощно-плодовой, садово-ягодной и молочной специализации. Через несколько лет эти колхозы смогут дать Москве до 100.000 тонн овощей и свыше 20.000 тонн плодово-ягодной продукции в год.

Появление обширных водных пространств в виде «Московского моря» создает теперь дополнительные возможности для развития в широком масштабе рыбного хозяйства и доставки в столицу свежей рыбы.

Канал Москва—Волга вызовет массовый туризм в наиболее живописные и интересные места верховьев Волги и ее притоков (озеро Селигер, Пушкинский заповедник и др.). Соответствующим организациям уже теперь надо заботиться о строительстве туристских баз, рассчитанных не на одиночек, а на пропуск в течение года до полумиллиона экскурсантов.

Открытие канала имеет, наконец, огромное значение для улучшения внутриобластного транспорта и вместе с тем ставит уже теперь вопрос об освоении судоходством верховьев Волги от Калинина до озера Селигер и по реке Тверце до Вышнего Волочка. Это также усилит экономические и культурные связи области с Москвой. В дальнейшем же, с окончанием строительства Угличской и Рыбинской плотин и восстановлением Вышневолоцкой системы, значение города Калинина как важнейшего речного порта возрастет еще более.

Канал Москва—Волга, построенный волей большевистской партии и ее вождя товарища Сталина, создал огромные возможности для дальнейшего расцвета экономики, роста благосостояния и культуры трудящихся Калининской области.

И. АНТРОПОВ.
Председатель Калининской областной плановой комиссии.

ПРОБЛЕМА ВОДОСНАБЖЕНИЯ МОСКВЫ РАЗРЕШЕНА

Сталинский район Москвы переживал настоящий водяной голод. Рублевский водовод не в силах обеспечивать нас водой. Для того, чтобы вода из Рублевского водохранилища, расположенного в западной части Москвы, попала к нам, ее приходится перегонять по магистральным водоводам через весь город. Напор воды при этом резко падает.

В жаркие летние дни целые улицы в районе зачастую оказываются без воды. Это случилось, например, 11 июля. В 6 часов утра прекратилась подача воды на Лечебной, Борисовской, Мироновской, Мочальской, Зверенецкой и других улицах, расположенных близ Измайловского парка культуры и отдыха им. Сталина. В таких случаях населению приходится брать воду из водоразборных колонок. А на улицах, прилегающих к Измайловскому парку, нередко исчерпывается до дна и вода из колодцев.

Такое же положение бывает и в районах Лефортова. Нехватка воды отражается также на работе бань и механической прачечной. В многоэтажных домах жильцы верхних этажей постоянно испытывают недостаток воды.

Московский совет принимал ряд мер для улучшения водоснабжения районов. Мощные артезианские скважины, с общим дебитом свыше 1 миллиона ведер воды в сутки, были сооружены в Измайловском поселке, па Соколиной горе и в Измайловском парке.

Но все эти меры не смогли удовлетворить все возрастающую потребность в воде многочисленных предприятий района и населения. Эти затруднения окончательно прекращаются с открытием канала Москва—Волга.

Первая очередь сдающейся на-днях в эксплоатацию Сталинской водопроводной станции даст Москве 12,5 миллиона ведер воды в сутки. По водопроводным магистралям двинется мощная, непрекращающаяся струя. Население Сталинского, Сокольнического, Первомайского, Бауманского, Красногвардейского и других районов получит в достаточном количестве прекрасную волжскую воду. С пуском второй очереди Сталинской станции столица получит еще 38,5 миллиона ведер воды в сутки.

Огромная проблема водоснабжения Москвы разрешена. Гениальная идея великого вождя народов товарища Сталина стала реальной действительностью.

Н. НАЗИМОВ.
Председатель Сталинского райсовета Москвы.



Канал Москва — Волга. Теплоход «Вячеслав Молотов» отходит от пристани гор. Конакова (Калининской области). Фото О. Коршунова.

ПУТЕШЕСТВИЕ В МОСКВУ

Мы в Московском море.
Близок порт.
Водный путь взволнован и хрустален
Плещут волны ласковые в борт
С гордой надписью: «Иосиф Сталин».
И встают навстречу берега,
Стройных зданий мраморный орнамент.
Это начинается река,
До Москвы проложенная нами.

Волжским водам
Место и почет!
Флаги пламенем полощут алым.
Покоренная вода течет
Богатырским, сказочным каналом.
Там, где даль привыкла
Мирно спать,
Песня заунывная звучала:
«Кабы Волга побежала вспять!
Кабы, братцы, жить начать сначала!»,
Видим —
Жизнь сначала начата.
Где дома гнилые и косые?
Где она—былая нищета
Царской властью скованной России?

Пристани встают, как города...
Замки шлюзов
В грохоте и пене...
Волжская взбирается вода
На километровые ступени.
Чтоб,
В водохранилищах дремля,
Мимо Дмитрова и Клязьмы мимо,
Добежать до древних стен Кремля,
В Северном порту застыть,
У Химок...

Так подымем же заздравный тост
За того,
Кто твердою рукою
Создал водяной прозрачный мост
Между Волгой и Москвой-рекою!
За великого большевика,
Полного забот о человеке.
За того, кто, глядя сквозь века,
Сносит горы,
Усмиряет реки!
Кто направил армию труда
В битву
Против косных сил природы,
Чтобы Волги вольная вода
Шла в московские водопроводы!
Кто трудами бывших грабарей,
Тех, кто техникой сложнейшей горд,
Сделал портом трех морей
Красную Москву,
Чудесный город!

И плывем мы в роскоши кают,
И блестит
Дорога водяная...
На корме товарищи поют
Хором: «Ой, ты Волга, мать родная!»

НИКОЛАЙ ПАНОВ.

СПАСИБО ЗА НОВУЮ ЖИЗНЬ!

Много лет простояло наше село Иваньково на том самом месте, где сейчас начинается «Московское море». Мы жили в глухом бездорожном краю. Москва от нас была не так уж далеко, но пробраться к ней оказывалось делом не простым. Двадцать километров до Кимр приходилось итти пешком, да и там поезда к столице ходили редко. Много времени теряли жители Иванькова, чтобы купить нужные для хозяйства вещи, продукты. А ведь в нашем селе многие крестьяне работают сапоги, ботинки, туфли для городов. Кустарям приходилось особенно туго. В распутицу они оставались без сырья, да и готовый товар залеживался. Из-за плохих дорог и газеты, и письма приходили к нам с большим опозданием.

Когда началось строительство канала, нашему селу и многим другим, которые лежали по соседству, пришлось перебраться на новые места.

Строительство обо всем позаботилось. Нам выбрали хороший участок, перенесли дома, покрыли крыши дранкой вместо соломы. Колхозникам Ивану Терентьеву, Широкову и другим построили новые хорошие избы, а кто имел ветхое жилье, тем подремонтировали, пристроили службы. Колхоз наш получил отличные конюшни и скотные дворы. Теплые, вместительные. Рядом с каналом провели шоссе, железную дорогу, и Москва стала к нам — совсем рядом. В шесть часов выедешь, а к полудню уже в столице. Мы и обувь стали возить прямо в Москву. Почта, газеты приходят к нам во-время.

За эту новую светлую жизнь большое колхозное спасибо нашей партии, нашему правительству, великому Сталину.

По поручению жителей села Иванькова:

Председатель колхоза **А. И. Широков.**
Колхозники: **А. Я. Федотов, И. Д. Морозов, А. С. Маралина, А. Т. Конунова** и другие.

АВТОМАТИЗАЦИЯ УПРАВЛЕНИЯ

Работа всех насосных станций канала, перекачивающих волжскую воду из «Московского моря» к столице, должна быть строго согласована. Управление насосами на отдельных станциях, их пуск и остановка производятся в централизованном порядке, из единого диспетчерского пункта при Яхромской насосной станции. Этот же диспетчерский пункт управляет всей высоковольтной энергоснабжающей системой канала. Осуществлять такое централизованное управление обычными средствами, т. е. с помощью телефона, потребовало бы большой затраты времени. Пуск всех двадцати насосов был бы растянут на полтора—два часа. Это практически означало бы значительное снижение производительности насосов.

Чтобы уменьшить затраты времени на пуск насосов, строители канала широко применили автоматику и телемеханику. Телемеханические устройства позволяют с помощью всего лишь двух проводов в течение 4—5 секунд передавать из диспетчерского пункта на насосные станции все необходимые командные и управляющие импульсы. Общее количество сигналов, передаваемых телемеханическими установками, доходит до 850.

Оборудование диспетчерского пункта состоит из пульта-стола, за которым сидит диспетчер, и стеклянного светового щита, на котором нанесена схема электросети. Элемент схемы при помощи специальных лампочек окрашивается в красный или зеленый цвет, показывая диспетчеру, выключен или включен соответствующий аппарат.

Диспетчеру необходимо в любой момент знать напряжение на подстанциях, мощность, которую забирают насосы, мощность электрического тока, вырабатываемого генераторами Иваньковской гидростанции, и другие величины.

Все это диспетчер может получить с помощью специальных «телеизмерительных» приборов, позволяющих на расстоянии многих десятков километров совершенно точно знать мощность, напряжение и т. д.

Особенно важными для управления насосными станциями являются приборы для измерения уровней воды на отдельных участках канала. Благодаря им, диспетчер может пуском или остановкой насосов поддерживать колебание уровней в допустимых пределах. Если диспетчер не заметил быстрого изменения уровня воды, специальная световая и звуковая сигнализация немедленно привлечет его внимание к угрожаемому участку.

Управление пуском насосов максимально механизировано.

Когда диспетчеру нужно пустить по одному насосу на всех пяти насосных станциях, ему достаточно повернуть специальный ключ управления и нажать пусковую кнопку. После этого приказ автоматически передается на насосную станцию, диспетчер посылает только распорядительные импульсы — «пустить насос» — или «остановить насос», сам же пуск насосов производится аппаратурой автоматического управления.

В результате применения такой системы управления пуск пяти насосов отнимает всего 5 минут, а пуск двадцати насосов—20 минут.

Автоматически производится включение моторов, приводящих в действие вспомогательные насосы смазки, включаются масляные выключатели, поворачиваются лопасти рабочего колеса насоса, пускается в ход сорокатонная лебедка, подымающая щитовой затвор насоса.

Все эти сложные операции производятся без всякого участия человека. Лопасти рабочего колеса насоса «сами собой» поворачиваются на заданный угол с точностью до долей градуса. Щитовой затвор подымается на нужную высоту, приборы автоматического управления по истечении времени, необходимого для пуска насоса, проверяют, все ли сделано. Во время работы насоса приборы контролируют исправность всех его элементов и вспомогательных механизмов. Специальные аппараты — «струйные реле» автоматически контролируют подачу смазки и охлаждающей воды. Контактные термометры проверяют, не перегрелись ли пята и подшипники. Поплавки, снабженные контактами, автоматически следят за уровнем смазки. «Реле давления» поддерживают необходимое давление в обслуживающей насосы системе масло- и воздухопроводов.

Короче говоря, аппараты автоматического управления как бы наблюдают за работой всех элементов насоса и его вспомогательных механизмов, полностью заменяя машиниста. И при этом автоматические приборы действуют гораздо точнее и быстрее, а значит, и надежнее, чем это в состоянии сделать самый опытный машинист.

Эти же свойства приборов автоматического управления позволяют не только свести к минимуму количество обслуживающего персонала, но и довести время, необходимое для пуска такого сложного агрегата, как пропеллерный насос, до двух с половиной минут.

Подобная же система автоматического управления применена на гидростанциях канала. Особый интерес представляет автоматизация Акуловской и Пироговской гидростанций, которые будут работать совершенно без обслуживающего персонала, требуя лишь периодического осмотра.

Автоматизация больших гидростанций—Иваньковской и Сходненской, хотя и не дает такого эффекта с точки зрения сокращения обслуживающего персонала, но зато позволяет производить пуск и включение генераторов в течение нескольких минут.

Вся система автоматики и телемеханики спроектирована на строительстве силами молодых советских инженеров. Аппаратура для телемеханики и автоматики разработана, изготовлена и смонтирована целиком на отечественных заводах, советскими инженерами и рабочими, без какой-либо помощи извне. В этой работе участвовали центральные экспериментальные мастерские «Мосэнерго», завод «Электросила» и др. Часть аппаратов разработана и изготовлена силами самого строительства.

Новые производства, освоенные заводами Союза для канала Москва — Волга, создают прочную базу для широкой автоматизации гидроэнергетического хозяйства Союза.

А. ЛЕМАН.

САНИТАРНАЯ ОХРАНА КАНАЛА

Первое и основное значение канала Москва—Волга с точки зрения санитарного благоустройства города—это обеспечение населения питьевой водой. Прежний источник питьевого водоснабжения столицы—старая Москва-река—уже давно использован и совершенно недостаточен для растущего города. Через канал Москва—Волга мы получаем теперь обильные запасы чистой, свежей питьевой воды, идущей из такого громадного водоема, как Волга. По количеству питьевой воды на одного жителя Москва в настоящее время становится на одно из первых мест среди всех крупных городов мира.

Новые водопроводные станции (Сталинская и другие), обеспечивая безукоризненную очистку питьевой воды, кладут конец так называемым водным инфекциям (брюшной тиф и другие). Существующая уже на трассе канала зона санитарной охраны гарантирует чистоту воды, протекающей в канале, начиная от самой Волги до водопроводных сооружений. Купанье, катанье на лодках, водопой скота и т. д. разрешено только в Иваньковском, Клязьминском и Химкинском водохранилищах, а на трассе канала от Волги до Пестовского водохранилища только в местах, специально отведенных для этой цели управлением эксплоатации канала Москва—Волга. На Пестовском, Пяловском, Акуловском водохранилищах и водопроводном канале купанье и катанье на лодках и водопой скота запрещены совершенно. Плавающие по каналу суда будут иметь специальные цистерны для сбора нечистот, которые будут выгружаться вне канала. Канал будет охраняться от сточных вод и всяких иных видов загрязнения.

Обширные водные пространства — реки, пруды и озера, так же, как и зеленые массивы — парки и скверы, являются, как известно, крупным санитарным фактором в оздоровлении воздуха. Окружающие Москву канал и водохранилища с большими водными пространствами будут, таким образом, мощными резервуарами чистого городского воздуха.

Не приходится говорить о том значении, какое имеет для внешнего благоустройства города обилие воды. Поливка улиц и зеленых насаждений в неограниченных размерах, устройство разнообразных фонтанов на улицах, в парках и скверах — все это теперь будет широко проводиться в Москве и улучшит санитарное состояние города.

Обилие чистой воды и близость водоемов дадут толчок к более широкому развитию физкультуры, водного спорта и туризма. Вместо загрязненных берегов старой Москвы, вместо неблагоустроенных пляжей, разбросанных беспорядочно в случайных местах города, теперь создается обширная сеть разнообразных физкультурных водных бассейнов. Целая группа таких бассейнов создается в районе Химок (выше города), где на участке в несколько сот гектаров в протоках реки будут отдыхать сотни тысяч москвичей. Одним из лучших развлечений будет также местный туризм — непродолжительные поездки (на полдня, на день) за пределы города на лодках, катерах, пароходах.

Новая система обводнения Москвы — водохранилища, плотины, шлюзы резко меняют жизнь Москва-реки. На отдельных участках течение реки замедляется. Меняются природные свойства водоема, его флора и фауна. При неправильной эксплоатации состав воды может ухудшиться. Чтобы предупредить эти явления, уже проводится санитарное изучение Москва-реки и ее притоков на территории и в окрестностях города. При строительстве канала и при организации санитарной охраны его зоны приняты меры против возможного развития малярийных комаров в мелких водоемах. Новые водоемы и канал косвенно влияют и на очистку почвы города, так как все стоки теперь должны итти в городскую канализацию и подвергаться соответствующей очистке. Канал Москва — Волга является в то же время и крупным дренирующим сооружением, способствующим осушению прилегающих территорий.

В истории благоустройства крупных городов мира не было еще такого примера, когда бы так быстро и так полно осуществлялись мероприятия по санитарному оздоровлению города, как это осуществлено в Москве.

Проф. А. СЫСИН.
Заслуженный деятель науки.

ТОННЕЛЬ ПОД КАНАЛОМ

ДМИТРОВ, 13 июля. (Спец. корр. «Правды»). Огромное творческое будущее открыл канал перед еще недавно глухим, бездорожным краем. Шоссе подходит к «Московскому морю», к аванпорту, к началу канала—шлюзу № 1. Оно не кончается здесь. Дорога продолжается в тоннеле под каналом. Здесь проложен 150-метровый подводный путь. По красоте и богатству отделки тоннель напоминает подземные сооружения московского метрополитена. Тут светло и сухо. Трудно поверить, что над головой — глубокий полноводный канал. Это сооружение—большая победа наших инженеров.

Машина ныряет под канал, и через несколько минут она уже мчится по другому берегу среди зеленых лугов.

Мы в районе Большой Волги. На берегу аванпорта каменотесы высекают из глыб темно-серого с розовыми зернами гранита огромные фигуры Ленина и Сталина. Опытные и старые резчики Я. В. Булкин и Ф. О. Мамченков, творцы многих памятников, воздвигнутых в городах нашей страны, заканчивают в эти дни самую значительную работу в своей жизни.

А. АВДЕЕНКО

С ЭКСКУРСИЕЙ ПО КАНАЛУ

С той минуты, когда оружейник Тарасов вступил на палубу теплохода и поплыл по каналу, его охватило ощущение радости и больше не покидало. От Москвы до Волги он простоял у борта, разглядывая канал. Рядом с ним стояли его товарищи — слесари, токари.

...Сто двадцать восемь километров канала. Сорок километров «Московского моря». Десятки километров преображенной Волги. Дюжина пристаней. Сотни тысяч квадратных метров озелененных откосов и спланированных площадок, сотни и тысячи цветников, газонов, кленовых, каштановых, тополевых аллей. Десятки километров автомобильной магистрали. Железнодорожные, шоссейные однопролетные мосты. Шлюзы, паромы, башни аварийных ворот, плотины, дамбы, гидростанции, гранитные спуски к воде, волнорезы, теплоходы, баржи, катера.

И все-таки, несмотря на грандиозное пространство и сотни сооружений, каждый камень, цветок, каждый кусок мрамора впитал в себя вдохновение строителей. Какое же могучее было оно, раз его хватило настолько!

Гладкий, непроницаемого темно-серого цвета водный путь канала не похож на речной. Тут нет отбросов, грязи, мелких мест, изменчивого фарватера, нет и берега, созданного по прихоти природы. Теплоход идет вдоль лугов, кленовых молодых аллей, лесов, то подходящих вплотную к каналу, то отступающих.

Есть места угрюмые, сплошь черной болотистой земли и дремучего, непроходимого леса, очень похожего на тайгу. Есть веселые, буйно зеленые луговины, серебристые береговые холмы, поляны в зарослях сине-голубых цветов. Любуйся чем хочешь, что глаз радует. Десятки новеньких, щегольских паромов перевозят телеги, автомобили, людей.

Сотни людей, готовых кричать от восхищения, стоят на трех палубах флагманского судна «Иосиф Сталин».

На берегах стоят жители деревень, бакенщики, лодочники, забредшие сюда по знакомому маршруту экскурсанты, рыболовы, дачники. Кивают головами, ухмыляются: знаем, мол, сами не перестаем восхищаться.

Первую остановку теплоход делает в Икшинском водохранилище, в красивом водном зеркале, окруженном высокими лесистыми холмами. С берега теплоходу машет рукой веснущатый босоногий мальчишка. Матросы здороваются с ним. Это Вася Нечипров. Пока теплоход стоял, Вася бегал вдоль борта, размахивал рогаткой. Бойко, с гордой улыбкой он дает об'яснения экскурсантам. Вон на том, на левом берегу, деревня Пчелка, половина ее затоплена. Чуть дальше—Икша, а вон и Черная. Рассказав скороговоркой все, что знал, Вася умолк. Экскурсанты приветливо смеются, любуясь мальчиком, его гордостью. Смеется и Вася, карими, полными блеска глазами оглядывая все сразу: и теплоход, и канал, и свою деревню Пчелку, и колонны вокзала, и рогатку с добротной красной резиной. Вряд ли на всей земле был счастливее человек, чем он, живущий на холме, с которого канал виден как на ладони.

Пароход отдал концы. Едва сдерживая слезы, Вася крикнул:

— Чего так мало стояли?

Мальчишка побежал вдоль канала, обгоняя теплоход. Потом отстал.

Босоногий, рыжий, он стоял на куске гранита и долго махал рукой.

Экскурсанты долго были под впечатлением встречи с веснущатым мальчишкой. Оно усиливалось при каждой остановке.

Белый красавец, бесшумно раздвигая воду, подходит к волнорезам шлюза. Ворота открыты. Окна башен, высотой с добрый пятиэтажный дом, горят на солнце. Матовый, невыцветающий тарусский камень лежит массивными квадратами. Он-то, да еще мрамор, колонны, нависшие над водой, венецианские балконы, стеклянные проемы во всю высоту здания и придают монументальность и красоту башням управления шлюзом. Оттуда через громкоговоритель диспетчер подает команду приближающемуся судну: «Внимание, теплоход «Сталин»! Путь свободен. Швартуйтесь к левой стороне».

Теплоход входит в трехсотметровый коридор. Дно, стенки—бетонные. Выходные ворота закрыты. Уровень воды по ту сторону ниже на восемь с половиной метров. Итти дальше нельзя, надо опуститься.

Радио командует: «Внимание, «Иосиф Сталин». О готовности дайте знать». Теплоход пришвартовался, о чем сигнализирует сиреной.

Из воды, будто подводная лодка, показываются сегментные ворота. Они плотно закрывают шлюз. Теперь теплоход в непроницаемой камере. Через пятнадцать минут потоки воды с ревом пронеслись по невидимым галлереям, и теплоход опустился вниз на восемь с половиной метров. Выходные ворота медленно открываются. Путь дальше свободен.

Будто огромная птица, расправившая крылья, вылетел теплоход из железобетонной клетки и, легкий, покорный электрическому рулю, скользит по каналу. Чайки то обгоняют, то кружатся над теплоходом, то почтительно провожают его.

Прошли второй, третий, четвертый по счету шлюзы, опускаясь каждый раз еще на восемь с половиной метров легко и быстро, не успев как следует налюбоваться цветниками, парками, искусно разбитыми на склонах и в огромных земляных чашах. Долго не встречавшиеся мосты показались неожиданно, с новой силой поражая своей красотой.

До Волги остался один шлюз. Он далеко. Канал лежит теперь в ровных, высоких берегах. Прошли древний Дмитров. С улыбкой смотрели экскурсанты на видавшие виды многовековые башни монастыря.

Вдоль канала лежит железная дорога, настоящая: стальные рельсы, шпалы, станции. Ее, должно быть, из скромности строители канала называют дорогой местного значения.

Теплоход проходил между берегами, насыпанными здесь выше естественного уровня земли. Березы, сосны стояли внизу, отчего казалось, что теплоход плыл по воздуху, под небом, как всамделишная синяя птица.

Часовщик-экскурсант, член московской «Промартели», подмигнул:

— Во, как высоко!.. Всему миру видно.

Никто не возразил. А как же? Конечно, всему миру видно. Такие дела светят, они, как солнце, освещают землю, радуют человечество.

Канал Москва—Волга.

ЗАРУБЕЖНЫЕ ОТКЛИКИ НА ВТОРОЙ ПЕРЕЛЕТ МОСКВА—СЕВЕРНЫЙ ПОЛЮС—СЕВЕРНАЯ АМЕРИКА

«СЕРЕБРЯНАЯ ПТИЦА С КРАСНЫМИ КРЫЛЬЯМИ»

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 13 июля. Здесь с исключительным вниманием следят за полетом советских летчиков. Газеты не только печатают сообщения телеграфных агентств о местонахождении самолета, но «Дейли экспресс», например, через свою собственную радиостанцию ловит радиосообщения с самолета и публикует их на видном месте. «В течение целых четырех минут мы слушали вчера передачу с самолета Громова», — сообщает сегодня «Дейли экспресс».

Газета излагает письмо тт. Громова, Юмашева и Данилина, отправленное перед стартом в Москве товарищу Сталину. Газета особенно подчеркивает заявление тов. Громова о том, что путь Москва—Северный полюс — Северная Америка будет освоен советскими летчиками и превращен в нормальную летную трассу нашей авиации. «Дейли экспресс», как и остальные газеты, подробно описывает старт самолета на аэродроме в Щелкове и самый самолет, который она называет «серебряной птицей с красными крыльями».

Вся английская печать особо отмечает тот факт, что сводки о погоде были очень неблагоприятные, что на Ледовитом океане были отмечены штормы и что, несмотря на все это, Громов и его товарищи Юмашев и Данилин все же решили лететь, так как после конца июля полет через Северный полюс был бы невозможен. Газеты напоминают о прежних крупных полетах тов. Громова, в особенности о его беспосадочном полете в течение 75 часов.

«Морнинг пост» отмечает, что советским летчикам большую часть пути приходится лететь через субстратосферу в виду чрезвычайно неблагоприятной погоды.

«Манчестер гардиен» отмечает, что Громов летит по тому же маршруту, по которому летел и Чкалов.

«Если Громов достигнет Сан-Франциско, — пишет газета, — он побьет мировой рекорд дальности полета, поставленный в 1933 году французскими летчиками Кодос и Росси».

Московский корреспондент «Ньюс кроникл» передает сказанные ему Громовым перед стартом в Щелкове слова:

«Все отчеты о погоде с полюса неблагоприятны. Несмотря на это, мы должны вылететь сегодня, ибо трансполярный полет невозможен после июля».

Наряду с обширными сообщениями все газеты публикуют карты маршрута полета, а многие газеты также портрет тов. Громова.

И. Ермашев.

* * *

ЛОНДОН, 13 июля. (ТАСС). За беспосадочным полетом героических советских летчиков на самолете «АНТ-25» из Москвы в Северную Америку через Северный полюс следят с неослабевающим вниманием во всей Англии. Английское радиовещание в течение всей вчерашней ночи передавало сообщения о ходе полета «АНТ-25», как об одном из наиболее выдающихся событий дня.

Газеты подчеркивают способности и заслуги Громова, Юмашева и Данилина и перечисляют предшествующие достижения Громова. Отмечается более быстрое продвижение самолета по маршруту по сравнению с самолетом Чкалова и подчеркивается, что Громов имеет возможность использовать опыт, полученный в первом полете. Полярные полеты советских летчиков, вне всякого сомнения, привлекли всеобщее внимание в Англии. Восхищение способностями и храбростью советских летчиков, а также высокая оценка престижа СССР являются общей темой разговоров в Англии.

НЕИСТОЩИМЫЕ РЕСУРСЫ СОВЕТСКОЙ АВИАЦИИ

ПАРИЖ, 13 июля. (ТАСС). Французская печать с исключительным вниманием следит за беспосадочным перелетом тт. Громова, Юмашева и Данилина по маршруту Москва—Северный полюс—Северная Америка. Многие газеты указывают, что цель перелета — не столько перекрыть мировой рекорд дальности полета по прямой линии, сколько добиться установления регулярного воздушного сообщения между Советским Союзом и Америкой через Северный полюс.

«Юманите» публикует интервью, данное Героем Советского Союза тов. Громовым московскому корреспонденту газеты. Тов. Громов заявил, что мысль о подобном беспосадочном перелете зародилась у него еще в 1924 году, но тогда такой перелет был неосуществим.

«10 июня этого года, — продолжает Громов, — я попросил разрешения на перелет через полюс. Началось обсуждение этого вопроса. Заслушав аргументы за и против этого перелета, товарищ Сталин высказался за удовлетворение нашей просьбы, но потребовал от нас, чтобы мы были осторожны и в случае необходимости спустились в любом пункте Северной Америки».

«Эр нувель» в связи с перелетом тов. Громова напоминает о блестящих подвигах советских летчиков, в частности о полярной экспедиции на Северный полюс и о перелете тт. Чкалова, Байдукова и Белякова. Газета отмечает, что перелет т.т. Громова, Юмашева и Данилина свидетельствует о неистощимых ресурсах, которыми располагает советская авиация.

ОГРОМНЫЙ ИНТЕРЕС В США

САН-ФРАНЦИСКО, 12 июля. (Спец. корр. ТАСС). Второй перелет Москва—Северный полюс — Северная Америка, совершаемый героическими советскими летчиками Громовым, Юмашевым и Данилиным, возбудил огромный интерес во всех общественных кругах на тихоокеанском побережье США. Интерес к этому полету проявляется не только в научных и авиационных кругах, но и со стороны широкой общественности.

Несмотря на наличие важных новостей, касающихся внутренней и внешней политики, газеты помещают сообщения о перелете на первой странице, под крупнейшими заголовками. Радиостанции США непрерывно передают сообщения о ходе перелета. Миллионы радиослушателей с огромным вниманием следят за этими сообщениями.

Один шофер в беседе с представителем ТАСС сказал:

«Похоже на то, что Советский Союз установит авиационную линию через Северный полюс в Соединенные Штаты, на которой полеты будут совершаться так же регулярно, как регулярно ходят поезда между Чикаго и Сан-Франциско».

Другие, выражая те же самые мысли, говорят, что перелет, совершенный Чкаловым, был выдающимся событием, привлекшим к себе всеобщее внимание, но только теперь они поняли, что в Советском Союзе имеется много Чкаловых, много самолетов, подобных «АНТ-25», для того, чтобы установить регулярное воздушное сообщение через Северный полюс. Все, с кем приходилось беседовать представителю ТАСС, выражают свое величайшее восхищение техникой, искусством, организационной способностью и твердой решимостью советских летчиков.

В ожидании Громова

(По телеграфу от специального корреспондента «Правды»)

САН-ФРАНЦИСКО, 13 июля. С момента, когда на улицах Нью-Йорка появились последние издания «Нью-Йорк таймс» и «Нью-Йорк геральд трибюн», население мирового города снова заинтересовалось Арктикой.

На первых страницах газет были помещены под огромными заголовками сообщения из Москвы о том, что второй советский самолет, пилотируемый известным в США летчиком Героем Советского Союза Михаилом Громовым, стартовал в трансполярный перелет, намереваясь достигнуть Америки. Газеты отмечают, что самолет — конструкции А. Н. Туполева, как и первая советская машина, на которой прилетели в США через полюс тт. Чкалов, Байдуков и Беляков.

* * *

Самолет Трансамериканской пассажирской линии 20-местный «Дуглас» оставил Нью-Йорк в 9 часов утра и ушел на запад к Тихому океану — в Сан-Франциско.

Уже на первой остановке в Кливлэнде мы узнали из газет, что Громов пересек параллель Архангельска. Дальше к западу газеты стали освещать перелет еще подробнее и обстоятельнее, даже печать Хэрста. Хэрстовская «Чикаго америкен» дала во всю ширину первой страницы аншлаг о полете и большой портрет Громова.

В городе Омаха (штат Небраска) к самолету принесли свежие газеты. Пассажиры узнали из них, что Громов пересек 77-ю параллель, и поздравили единственного на борту «Дугласа» советского гражданина — вашего корреспондента — с успешным продолжением сенсационного рейса его соотечественников.

Город Соленого озера встретил нас сообщением о том, что советский самолет прошел Северный полюс и что американские радиостанции уже слышат передачи «АНТ-25».

На всем протяжении огромного пути через Америку мы видели, как нарастало внимание американского народа к новому авиационному предприятию Советского Союза, который стараниями храбрых советских пилотов стал как-то более близким.

Американцев восхищает организация и размах перелета, в подготовке которого участвовали не отдельные, лично заинтересованные люди, а сотни работников различных отраслей хозяйства.

* * *

Огромные заголовки о перелете кричат со столбцов сан-францисских газет. Все остальные события дня отодвинулись на второй план.

«Русские летчики победили полярный шторм», «Отважный прыжок через вершину мира», «Полюс снова пересечен», — торжественно возглашают даже те газеты, которые прежде не отличались об'ективностью в отношении СССР.

В маленькой советской колонии Сан-Франциско снова настали горячие дни, как во время чкаловского перелета. В здании генерального консульства специально установлены аппараты крупнейших американских телеграфных обществ. Поддерживается регулярная связь с Сиэттлем, откуда инженер Вартаньян и метеоролог Михаил Беляков связываются с самолетом Громова.

В генеральное консульство СССР в Сан-Франциско с утра начали звонить общественные и политические деятели, корреспонденты газет и рядовые американские граждане. Они расспрашивают, как протекает перелет, высказывают свои добрые пожелания и восхищаются мужественными лицами советских пилотов, портреты которых помещены во всех газетах.

Ваш корреспондент только-что беседовал по телефону с Михаилом Беляковым. Он и Вартаньян вторые сутки не уходят из здания правительственных учреждений штата Вашингтон в Сиэттле. Там находится управление связи, а также бюро погоды. Радиостанция на Аляске первой в Америке приняла сообщение с борта «АНТ-25», когда самолет находился в циклоне у 86-й параллели, на пути к полюсу. Беляков передал, что радиостанции в Сиэттле и другие ведут непрерывное наблюдение за самолетом.

На маршруте погода благоприятная. Подвигаясь по 120-му меридиану, «АНТ-25» попал в тыл циклона, уходящего на восток. Самолет идет с попутным ветром.

Л. ХВАТ.

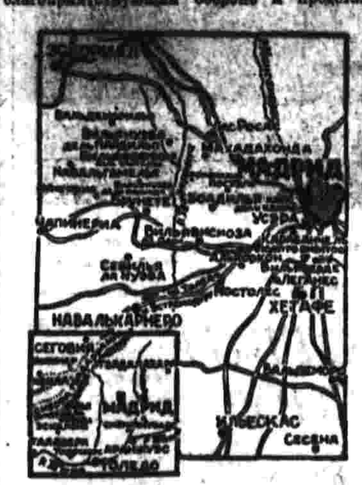
На фронтах в Испании

По сообщениям ТАСС и корреспондентов «Правды» за 13 июля

ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ФРОНТ

Развивая наступление, республиканские части продвинулись в направлении на Навалькарнеро, Мостолес и Севилья ла Нуэва и находятся на подступах к последнему пункту, огибая его со стороны Брунете. Здесь утром 13 июля происходили исключительные по своей ожесточенности бои. Сильные бои также идут к западу от Вильянуэва дель Пардильо.

Мятежное командование получило сильные подкрепления с северного фронта, а также из Марокко. Фашисты широко используют горный характер местности — отроги Гвадаррамского хребта, — чрезвычайно благоприятствующий обороне и представляющий значительные трудности для наступающих.



Одновременно республиканцы предприняли ряд операций, чтобы выбить фашистов из окрестностей Мадрида. Несколько отрядов республиканских бомбардировщиков подвергли Вильяверде, Усера и Карабанчель сильной бомбардировке.

12 июля по всей линии мадридского фронта происходили большие воздушные бои. 41 самолет мятежников пытался бомбардировать дорогу на Эскориал в тылу республиканцев. Навстречу фашистским эскадрильям поднялись 33 правительственных самолета. Противник был обращен в бегство, потеряв 9 самолетов. В воздушных боях 12 июля с обеих сторон, на разных участках фронта, одновременно принимали участие 200 самолетов. Общие потери фашистов за 12 июля — 13 самолетов, республиканцев — 3 самолета.

ВОСТОЧНЫЙ (АРАГОНСКИЙ) ФРОНТ

Мятежники, к которым на подкрепление прибыли части иностранного легиона и марокканцы, пытаются освободить остатки гарнизона в занятом республиканцами Кастильо де Альбаррасин (к северу-западу от Теруэля). Запершиеся в кафедральном соборе и в нескольких других зданиях Альбаррасин мятежники пытались сделать вылазку, но безуспешно.

СЕВЕРНЫЙ ФРОНТ

На фронте без перемен. 12 июля мятежный крейсер «Альмиранте Сервера» и эсминец «Веласко» были обнаружены республиканскими самолетами недалеко от Сантандера и атакованы ими. Оба военных корабля мятежников поспешно отошли по направлению к Бильбао.

ЮЖНЫЙ ФРОНТ

На кордовском участке республиканцы отбили несколько атак мятежников на автомобильную дорогу, ведущую на Эспиэль (к северо-западу от Кордовы).

Наступление республиканцев продолжается

(По телефону от лондонского корреспондента «Правды»)

ЛОНДОН, 13 июля. Даже судя по неизбежно отрывочным данным, получаемым в Лондоне, республиканскому командованию блестяще удалось прорвать фронт мятежников к северо-западу от Мадрида. К исходу вчерашнего дня республиканцы, пробившись в глубину на 16 километров, расширили прорыв также на 16 километров и очистили от фашистов пространство в 250 с лишним квадратных километров.

Сводка главного штаба мятежников указывает, что республиканцы ведут сильные атаки в направлении на Навалькарнеро, одновременно стремясь выйти на Эстремадурскую дорогу в других местах, в частности к югу от Каса дель Кампо. За истекшие семь дней боев противник понес крупные потери. По еще не полным данным, республиканцами взято в плен 1.500 мятежников, захвачена большая военная добыча и сбито 30 самолетов противника.

Точно учесть потери мятежников нет возможности, так как они стараются уносить с собою своих убитых и раненых. Им это не всегда удается. Так, например, когда республиканцы вступили в Вильянуэва де ля Каньяда, они здесь обнаружили 800 трупов марокканцев, «фалангистов» и жандармов (из частей гражданской гвардии). Во время боев за Кихорну был уничтожен целиком батальон марокканцев. Оставшийся в живых майор этого батальона пытался спастись верхом на лошади, но был подстрелен.

Большинство городков и селений, занятых республиканцами, сожжено мятежниками почти дотла. Пленные изнурены и голодны. Они показывают, что в течение последних дней они были совершенно отрезаны республиканцами и не получали ни подкреплений, ни продовольствия. Пленных непрерывно отправляют в республиканский тыл на грузовиках. Между прочим, в Брунете республиканцы захватили несколько тяжелых орудий, из которых мятежники за последние месяцы непрерывно обстреливали улицы и площади Мадрида.

Все усилия мятежного командования направлены теперь к тому, чтобы приостановить дальнейшее продвижение республиканцев и сохранить позиции в окрестностях Мадрида. С этой целью мятежники прибегли к типичным для них варварским средствам, видимо заимствованным из арсенала фашистских интервентов: они всюду поджигают хлеб, стоящий на полях, на корню. Английские корреспонденты сообщают, что впереди передовых линий республиканцев в течение всего вчерашнего дня бушевало море пламени. Видимость резко ухудшилась из-за густых клубов дыма. Температура воздуха, и без того очень высокая, резко поднялась; стало трудно дышать. Республиканские войска и обозы двигались по дорогам, к которым огонь подходил вплотную. Страшное и зловещее зрелище представляли собою вечером эти пылающие поля. Так мятежники «прощались» с крестьянством, отступая под ударами республиканцев.

В сводках, публикуемых мятежниками, преобладают преимущественно, как и раньше, лживые заявления о том, что «противник понес огромные потери». Если подсчитать все потери, которые мятежники приписывают республиканцам, то на фронте давно уже не должно было остаться ни одного республиканского солдата. Республиканское командование вчера опубликовало в Мадриде эти хвастливые сводки на всеобщее осмеяние.

«Совершенно очевидно, — говорится в заявлении республиканского командования, — что сообщения мятежников являются абсолютной ложью, которая направлена к тому, чтобы скрыть победоносный характер нашего наступления».

Что касается самого положения на фронте, то вот, например, как оно описывается специальным корреспондентом «Морнинг пост» из Бургоса:

«Свирепая битва продолжается на мадридском фронте, где правительственные войска ни на мгновение не прекращают своего нажима. Их атаки поддерживаются большим количеством артиллерии и десятками танков, многие из которых вооружены не только пулеметами, но и артиллерийскими орудиями».

По общему мнению корреспондентов английской печати, республиканская авиация на мадридском фронте прочно удерживает в своих руках господство в воздухе. Сегодняшние атаки республиканцев на Севилья ла Нуэва прикрываются значительным количеством республиканских бомбардировщиков и танков, которые очищают впереди лежащую местность от групп мятежников.

И. Ермашев.

Лондонский план «компромисса»

ЛОНДОН, 13 июля. (Соб. корр. «Правды»). Лондонский план «компромисса» готов и будет на-днях представлен Комитету по невмешательству, когда он соберется 15 или 16 июля.

Сегодня вечером Иден в связи с этим пригласил в министерство иностранных дел полномочного представителя СССР в Великобритании тов. Майского, французского посла в Лондоне Корбена, германского посла в Лондоне Риббентропа и итальянского посла Гранди. Иден сообщил им содержание британского плана и просил их поставить в известность свои правительства об этом плане с тем, чтобы правительства могли его обсудить и представить свои соображения к предстоящему заседанию комитета. Английское правительство, таким образом, желает уже иметь ответ основных держав по существу его плана еще до заседания. Содержание плана держится в строжайшей тайне.

В осведомленных кругах указывают, что, по мнению британского правительства, в случае, если этот компромиссный план не будет принят, Великобритания «будет вынуждена снять с себя всякую ответственность за судьбу соглашения о невмешательстве».

РОЗЫСКИ АМЕЛИИ ЭРХАРТ

НЬЮ-ЙОРК, 12 июля. (ТАСС). Авианосец «Лексингтон», на борту которого имеются 62 самолета, находится на пути в южную часть Тихого океана, где уже десятый день производятся розыски летчицы Амелии Эрхарт.

Германские военные корабли на Рейне

БЕРЛИН, 12 июля. (ТАСС). Вчера в Кельн прибыла флотилия германских военных тральщиков. Появление германских военных кораблей на Рейне носит явно демонстративный характер. В Кельне и Дюссельдорфе фашисты организовали манифестацию. Газеты подчеркивают, что германский флот снова появился на Рейне после 25-летнего перерыва. Из Киля в Дюссельдорф направляется еще флотилия торпедных катеров.

ВНУТРИПОЛИТИЧЕСКОЕ ПОЛОЖЕНИЕ В ПОЛЬШЕ

ВАРШАВА, 12 июля. (ТАСС). Газета «Час» помещает передовую статью, посвященную внутриполитическому положению в Польше, под заголовком: «Разложение продолжается».

Газета констатирует неудачу попытки полковника Коца осуществить «национальную консолидацию» в рамках правительственного «Лагеря национального об'единения», который, по словам газеты, «не сумел даже упорядочить отношений внутри прежнего правительственного блока».

Газета указывает, что политическая жизнь Польши теперь находится в состоянии еще большего разложения, чем до создания «лагеря» полковника Коца.

Разложением охвачены, заявляет газета, как правительственные группировки, так и оппозиционные партии — эндеки и «Стронництво людове».

ВОЗОБНОВЛЕНИЕ ЯПОНЦАМИ ВОЕННЫХ ДЕЙСТВИЙ В СЕВЕРНОМ КИТАЕ

БЕЙПИН, 13 июля. (ТАСС). Как и можно было предполагать, очередное перемирие было вчера ночью снова нарушено японцами. Вечером японские войска начали наступление из Дацаньцуня на Цайшеньмяо, расположенный на расстоянии около 3 км от Бейпина. Это показывает, что японцы упорно стремятся расширить занятую ими территорию и подойти вплотную к стенам Бейпина. После ружейной, пулеметной и артиллерийской перестрелки японцы были отброшены. Перестрелка в окрестностях Бейпина продолжалась до утра.

Китайские власти об'явили, что перемирие потеряло силу в виду нарушения его японцами. Японские сообщения о принятии местными китайскими властями японских условий и подписании такого соглашения не соответствуют действительности. Наоборот, китайские власти еще вчера заявили, что они «очень хотели бы уладить инцидент мирным путем, но не поколеблются принять необходимые меры обороны, если японские войска не выполнят обещания об эвакуации и будут вести себя вызывающе».

Вчера вечером вблизи восточных ворот Бейпина появились 10 японских танков, 7 орудий и 40 грузовиков с японскими солдатами, прибывшими, согласно заявлению штаба китайских войск, из Губэйкоу (проход в Великой китайской стене на границе с Жэхэ). Количество японских самолетов в Тяньцзине вчера увеличилось до 29.

В виду отказа Бейпин-Шаньхайгуаньской дороги предоставлять подвижной состав под перевозки японских войск, японские военные поезда Южно-Манчжурской железной дороги, обслуживаемые ее служащими, направились из Шаньхайгуаня по Бейпин-Шаньхайгуаньской ж. д., что означает фактически захват железной дороги.

Поезда Южно-Манчжурской железной дороги с японскими войсками еще вчера начали прибывать в Тяньцзинь. С первым поездом прибыло 600 солдат, 100 лошадей и боеприпасы, со вторым — прибыло 400



солдат, 180 лошадей и несколько орудий. Вечером прибыли еще три поезда. Прибыли также бронепоезд и бронедрезина с командой в составе 5 человек. Вокзал в Тяньцзине занят вчера вечером японскими войсками. Власти иностранных концессий в Тяньцзине принимают меры к обороне концессий в случае необходимости.

* * *

ШАНХАЙ, 13 июля. (ТАСС). Агентство Сентрал Ньюс сообщает о прибытии 10 эшелонов с японскими войсками в Циньвандао. Сюда же переброшено 50 японских военных самолетов.

БОЙ ПОД БЕЙПИНОМ

ЛОНДОН, 13 июля. (ТАСС). Бой между японскими и китайскими войсками идет на расстоянии примерно одного километра от Бейпина. Снаряды разрываются над городом.

Находившимся в Гонконге военным судам из 13-й и 16-й японских флотилий приказано выйти в южно-китайские порты «для принятия мер против антияпонской агитации». Некоторые из этих судов уже прибыли в Амой, Сватоу и Фучжоу.

Заявление нанкинского правительства

ШАНХАЙ, 12 июля. (ТАСС). Вчера поздно вечером японский поверенный в делах в Китае Хидака посетил Ван Чжун-гуя и Хо Ин-цина и заявил, что «в целях разрешения вопроса Токио оставляет за собой свободу действий».

Агентство Сентрал Ньюс передает текст заявления нанкинского министра иностранных дел. В этом заявлении говорится:

«По полученным сведениям, японские войска в нарушение соглашения отказались отойти на предусмотренные соглашением позиции. 10 июля, в 6 часов вечера, японские войска у Люкоуцзяо произвели несколько ожесточенных атак на китайские войска. В район Бейпина и Тяньцзиня перебрасываются новые войска из Японии и Манчжурии. Судя по этому, намечается военная кампания и создается еще большее напряжение. Поэтому ответственность за события всецело лежит на японской стороне».

В заявлении далее указывается, что китайские власти протестовали против вступления японских войск в Люкоуцзяо, после чего японцы немедленно открыли артиллерийский огонь по городу.

«Совершенно очевидно, — отмечается далее в заявлении, — что японские войска действовали в соответствии с заранее выработанным планом. Необходимо отметить, что пребывание иностранных войск в Люкоуцзяо, а тем более проведение маневров, не предусмотрено никаким договором. Действия японских войск, несомненно, являются незаконными. В целях самозащиты китайские войска в Люкоуцзяо оказали решительное сопротивление».

УПОРНОЕ СОПРОТИВЛЕНИЕ КИТАЙСКОЙ АРМИИ

БЕЙПИН, 12 июля. (ТАСС). Китайские сообщения указывают, что японские войска, несмотря на открытый ими сильный огонь, отброшены китайскими частями, защищающими Люкоуцзяо. Один японский отряд пытался отрезать Люкоуцзяо с юга. Однако китайские войска не допустили этот отряд даже к форсированию реки.

Любопытно, что круги, связанные с квантунской армией (японская оккупационная армия в Манчжурии), еще 8 июля раструбили о «молниеносных победах» японцев, якобы одержанных в первый день японской провокации у Люкоуцзяо. Однако эти сообщения оказались лживыми. В действительности китайские войска легко отражали атаки японцев. Следует учесть, что в Люкоуцзяо, подвергшемся неожиданной атаке, 8 июля были только две роты в 500 человек 219-го полка 110-й бригады 37-й дивизии, т. е. китайские войска были численностью меньше атаковавших японских войск.

В иностранных кругах Бейпина с возмущением отмечают случаи обстрела японскими войсками иностранных журналистов, прибывших для ознакомления с положением в район военных действий. 11 июля, в частности, подвергся обстрелу автомобиль, в котором ехали корреспондент «Нью-Йорк таймс» Стил и др.

Корреспондент агентства Юнайтед Пресс, посетивший Люкоуцзяо, пишет, что моральное состояние китайских войск и гражданского населения — на исключительно высоком уровне. Китайские солдаты в Люкоуцзяо, пишет корреспондент, ни на минуту не прекращали меткого огня по японским позициям, в то время как кули под сильным огнем японцев подносили через мост боеприпасы с другой стороны реки, куда прибыли два поезда с боеприпасами и подкреплениями из Баодина.

Антияпонские настроения населения во всем Китае усиливаются. Местные власти получают множество телеграмм, одобряющих решительный отпор японским агрессорам и обещающих поддержку защитникам Люкоуцзяо. Начинают поступать пожертвования для защитников Люкоуцзяо из Шанхая, а также из других пунктов. В Бейпине население также организует помощь китайским бойцам. На митинге ассоциации просвещенцев было заявлено о готовности итти на любые жертвы для отражения агрессора.

БОЕВОЕ НАСТРОЕНИЕ В ШАНХАЕ

ШАНХАЙ, 13 июля. (ТАСС). Нанкинский корреспондент агентства Сентрал Ньюс сообщает о росте общественного негодования в связи с возобновлением военных действий японскими войсками. Экстренные выпуски телеграмм раскупаются населением нарасхват. У громкоговорителей собираются большие толпы людей, с жадностью слушающих последние новости. Началась кампания сбора средств в фонд защитников Северного Китая.

ПАДЕНИЕ КУРСОВ НА ТОКИЙСКОЙ БИРЖЕ

ТОКИО, 12 июля. (ТАСС). По сообщению газет, токийская фондовая биржа крайне отрицательно откликнулась на сообщения об обострении положения в Северном Китае. 12 июля курсы всех ценных бумаг пали на 3—4 пункта, несмотря на то, что предприятиям военной промышленности и пароходствам предстоят, по словам газет, «дни нового процветания».

США ОБЕСПОКОЕНЫ ЯПОНСКОЙ АГРЕССИЕЙ В КИТАЕ

НЬЮ-ЙОРК, 12 июля. (ТАСС). Оживленная деятельность министерства иностранных дел США и высказывания хорошо информированных представителей этого министерства показывают, что правительство США придает событиям в Северном Китае самое серьезное значение.

В сообщении, опубликованном министерством иностранных дел, говорится: «Японский посол и советник китайского посольства, каждый в отдельности, посетили сегодня министерство иностранных дел и передали свою информацию относительно событий в Северном Китае. В процессе беседы обоим было дано понять, что вооруженный конфликт между Японией и Китаем был бы серьезным ударом для дела мира и мирового прогресса».

НЬЮ-ЙОРК, 13 июля. (Соб. корр. «Правды»). Опубликованное сообщение государственного департамента (министерства иностранных дел) только в незначительной степени отражает тот глубокий интерес, с которым Вашингтон следит за событиями в Северном Китае.

На запросы представителей печати государственный секретарь Хэлл заявил, что, по его мнению, еще не наступило время применить по отношению к событиям в Северном Китае закон о нейтральности, но что применение его, требующее только об'явления президентом факта наступления состояния войны в данной местности, будет зависеть от дальнейших событий.

Ольгин.

НА ПОЛЯХ СТАВРОПОЛЬЯ

(От специального корреспондента «Правды»)

Хороший урожай собирает в нынешнем году Ставрополье. Кажется, никогда еще в этих местах не оплачивала природа труд человека с такой щедростью, как сейчас. В безветрии июльского полдня огромные массивы доспевшей пшеницы кажутся изваянными. Возделанная земля продолжает хранить живительную влагу под высокой щетиной хлебов. Войдет в них человек — и с дороги будет виден только его затылок.

Агрономы МТС, подсчитывая валовой сбор хлебов, оперируют исключительно шестизначными числами. 15, 20, 30, наконец, 40 центнеров с гектара — эти цифры часто слышишь от председателей колхозов, комбайнеров, трактористов, весовщиков, рядовых колхозников и колхозниц. Для многих колхозов 8, 10, 16 килограммов и больше — таково другое измерение урожая, уже в трудоднях.

...*Оставив Ворошиловск, новую столицу* Орджоникидзевского края, едем в Михайловку, куда неделю назад, поближе к земле, полям, перебрались районные власти. Село большое, но народа не видно: почти все трудоспособные днюют и ночуют в степи. Только на дворе МТС шестеро молодых парней — сварщики и шоферы азартно режутся на биллиарде.

Трудно отыскать в степи работающий комбайн. Уборка только началась, дорог много, площади огромные — их и измеряют тут не гектарами, а клетками, при чем уменьшительное это словечко означает один квадратный километр,— а комбайны отделены друг от друга многими километрами. Однако в конце концов, за очередным кряжем, у края пшеничного разлива, комбайны отыскиваются. Это два «Сталинца», идущие в одной сцепке. Тянет их гусеничный «ЧТЗ». Пока идем по свежей стерне, с обочины дороги поднимается человек. На нем промасленная рубаха и чувяки на босу ногу. Это Михайлов, помощник бригадира тракторной бригады № 11 Сенгилеевской МТС.

— Ну, как, Яков Васильевич?—коротко спрашивает мой спутник.

Молодой тракторист мнется.

— Как-то еще слабо, — роняет он. — Подвигов нет.

— Что так?

— Обороты дать боятся. А хлеб густой. Случись какая поломка...

Он не договаривает. Ясно и так, что комбайновый парк в Сенгилеевке не обеспечен всеми запасными частями, и молодые комбайнеры предпочитают двигаться медленнее, чем рисковать большими простоями.

А такие случаи уже были. В Сенгилеевской МТС уже в *поле работу* комбайнов «налаживали» целых 36 часов—это был форменный простой. Когда же комбайны шли хорошо, им сплошь и рядом приходилось возить на своих бункерах намолоченное зерно: нехватало подвод, отсутствовали грузовики, оставленные без резины.

Так было на сцепе комбайнов у Михаила Рясова и Павла Крахоткина, убирающих пшеницу в колхозе им. Калинина. Мы лично могли убедиться, что молодой Рясов не боится давать обороты. Это подлинный стахановец, соединяющий риск со знанием дела. *Но его не обеспечили даже такими мелочами*, как деревянная лопата или ведро.

А директор МТС Маняха вместо устранения неполадок ограничивается такими распоряжениями:

— Ведра нет? Составьте акт. Лопаты нет? Акт. Был простой из-за отсутствия подвод? Акт, акт, акт!

Комбайнерам некогда писать акты, а директор считает, что он сделал свое дело, и засветло уезжает домой обедать.

Где-то порхает и старший агроном с *главным механиком. Уборка урожая* отнюдь не тщательная, по стерне рассыпаны колоски, *в полове тоже попадается зерно.* Третьего дня два краевых работника, взяв одну пятую вороха, натрусили на разостланный плащ два килограмма чистого зерна.

Следует отметить безобразную организацию общественного питания. На-днях в полеводческой бригаде № 2 колхоза «Красный пахарь» прямо в таборе, за 20 километров от села, заседало правление. Колхозники критиковали правленцев, не наладивших подвозку печеного хлеба; правленцы клялись, что неполадки устранят. *Когда на другой день вечером мы попали в* этот табор, оказалось, что до трех часов *дня опять не было хлеба.*

В соседнем колхозе «Красное знамя» парторг Гусев недавно «острил» в первой бригаде:

— Ну, что вы о пустяках толкуете! Инсус Христос сорок дней постился — и то выдержал.

Этими дурно пахнущими «шуточками» и ограничивается воспитательная работа Гусева. Культура в таборе отсутствует, хотя табор официально именуется культурным.

Не лучше выглядит и культурный табор «Красного пахаря». Даже комбайнеры, *прекрасные молодые* ребята Кузьмин и Кулешин не имеют ни мыла, ни полотенец. От *своих комбайнов они* не *отходят* круглые сутки, спят на земле, на земле же и обедают, так как нет стола.

— Придется потерпеть, — улыбается Кулешин,—такие урожаи случаются редко.

Рубаха его разорвана, пропиталась машинным маслом, к потному, пыльному телу прилипли пушинки половы.

Стоящий рядом директор МТС, повидимому, теперь окончательно убежден, что комбайнерам и впрямь мыло не полагается.

Ничего не сделано для людей, не думают и о сохранении нового хлеба от порчи. В десятке таборов Ворошиловского района мы видели огромные вороха уже отвеянного зерна, а *навесы для них только начинают* строить, брезентов нет, в случае дождей *тысячи центнеров придется сызнова перелопачивать.*

Терпимо ли это? Не проще ли немедленно подтянуть тех, кто, ошалев от небывалого урожая, склонен об'явить и борьбу с потерями и вообще правильную организацию уборки каким-то крохоборчеством?

Прав тракторист Михайлов. Урожай есть, а подвигов вокруг него еще не видно. Но будут, будут подвиги! Надо только устранить отдельных бездельников, надо, чтобы вся партийная организация района по-настоящему, по-большевистски мобилизовалась на борьбу за урожай и не допустила потери ни одного колоса, ни одного зерна на прекрасных *полях* Ставрополья.

Тих. Холодный.

Непростительная беспечность

КРАПОТКИНО, 13 июля. **(Спец. корр. «Правды»).** На Кубани стоят знойные дни. 9 июля температура достигла 38 градусов выше нуля. Пшеница поспевает не по дням, а по часам. 7 июля в Крапоткинском районе только обкашивали на выбор отдельные массивы, дожидаясь общего созревания хлебов, а 9 июля уже началась массовая косовица. На поля района вышло 90 комбайнов.

Повсюду прекрасный урожай. В колхозе «Красная молодежь» (станица Ловлинская) 300 гектаров пшеницы дадут в среднем 30 центнеров с гектара, а 200 гектаров — по 45—50 центнеров. В колхозе «Общий труд» треть всего пшеничного клина имеет среднюю урожайность не меньше 30 центнеров с гектара. 20 центнеров считается ныне рядовым урожаем.

К уборке приступили дружно. На поля вышло поголовно все трудоспособное население колхоза. Однако уже с первых дней обнаруживаются серьезные недочеты в подготовке к уборке. Нередки случаи простоев комбайнов из-за поломок. Во многих колхозах колхозники не знают норм выработки и условий оплаты.

На токах и на комбайнах не организованы противопожарные мероприятия. Солнце жжет нещадно, солома на стерне и нескошенный хлеб — сухие, как порох. Искра от трактора, брошенная спичка могут *вызвать огромные бедствия.*

Враг не дремлет. В соседнем районе, в станице Пластуновской, *диверсанты подожгли* массив нескошенной пшеницы. Несколько гектаров уничтожено пожаром в Армавирском районе. Беспечность в охране урожая может дорого стоить, а такая беспечность дает себя чувствовать. На тракторах нет искроуловителей, люди, работающие у комбайнов, не снабжены средствами для тушения пожара. Как правило, на токах, а также возле комбайнов нет воды.

В. Ходаков.

Сортовое зерно принимают, как рядовое

ДНЕПРОПЕТРОВСК, 13 июля. **(Корр. «Правды»).** На-днях колхоз «Ударник» отправил на мелитопольский пункт Заготзерна сортовую пшеницу, снабженную свидетельством по установленной форме № 40. Несмотря на это, заведующий пунктом Пятин категорически отказался принять зерно как сортовое и отправил его на мельницу для переработки. Когда сопровождавший зерно заведующий колхозной хатой-лабораторией тов. Горбань возмущенно указал Пятину, что он поступает неправильно, Пятин ответил:

— Зерно имеет несколько повышенный процент головни.

Это не первый случай. Недавно пункт *принял 3 тонны сортовой пшеницы* из колхоза им. Сталина как рядовое зерно. Ее нужно было немного очистить, но на пункте отказались это сделать. Так же приняли как рядовое зерно 15 тонн сортовых семян, отправленных колхозом «Гутертайль».

3 июля колхоз «Путь Ленина» сдал на пункт Заготзерна при станции Терпение 40 тонн сортовой пшеницы — отборного семенного материала. Однако ее приняли как рядовую, так как зерно имело несколько повышенную влажность.

Подсчитано, что за несколько дней на пунктах района приняли как рядовое и немедленно отправили на переработку 400 тонн сортового зерна. Невольно закрадывается мысль, что здесь не обошлось без действий вражеской руки.

За право участия во Всесоюзной сельскохозяйственной выставке

АЛМА-АТА, 13 июля. **(Корр. «Правды»).** Колхозники Пахта-Аральского хлопководческого района (Южный Казахстан) усиленно соревнуются за право участия во Всесоюзной сельскохозяйственной выставке. Бригада тов. Бейсенова (колхоз «Курлус») уже произвела 5 полевых обработок хлопка. Звено тов. Осанова в этой бригаде рассчитывает получить урожай 105 центнеров *волокна* с гектара, звено тов. Джубатова — 100 центнеров с гектара. Звено тов. Ускенбай Ишанкулова (колхоз «Интернационал»), борющееся за сбор 100 центнеров хлопка с гектара, имеет на каждом гектаре в среднем по 80 тысяч кустиков хлопчатника. Посевы хлопка этого звена обрабатываются очень тщательно.

Звено колхоза «Юлдус», возглавляемое тов. Халдыбек Докеновым, поставило перед собою задачу — получить в нынешнем году в среднем до 80 центнеров хлопка с гектара вместо прошлогодних 50 центнеров. Хлопок на полях этого звена цветет. На каждом кустике хлопчатника — по 15—16 бутонов. Кроме зяблевой пахоты, участок звена весной трижды вспахан тракторами, на каждый гектар посева внесено по 16 центнеров минеральных удобрений, *хлопчатник 5 раз глубоко прокультивирован.*

Тракторист Ирджарской МТС, стахановец тов. Токен Исхаков ежедневно перевыполняет норму *культивации в полтора раза*, культивируя на тракторе «Универсал» по 28—30 гектаров в день. Исхаков обязался прокультивировать за сезон 1.500 гектаров и уже выполнил свое обязательство больше чем наполовину.



Канал Москва—Волга. На снимке: нижний бьеф Волги у шлюза № 1. У причальной стенки — плоты, прошедшие шлюз.

Фото С. Коршунова.

СТРАТОСФЕРНАЯ ЭКСПЕДИЦИЯ ОСОАВИАХИМА

В течение месяца в районе Серпухова работала *стратосферная экспедиция*, организованная стратосферным комитетом Центрального совета Осоавиахима и Главным управлением гидрометеорологической службы СССР.

Целью экспедиции было изучить слой стратосферы от 15.000 до 25.000 метров при помощи автоматических приборов. Большой интерес представляло изучение воздушных течений стратосферы. Для этого на большие высоты забрасывались днем автоматические дымообразующие ракеты, ночью — автоматически воспламеняющиеся факелы. *Наблюдая за искривлениями* искусственно-созданных в стратосфере *дымовых столбов*, ученые *обнаружили* не только обычные горизонтальные перемещения *воздушных потоков* (ветров), но и наличие каких-то вертикальных перемещений.

Произведено свыше 30 стратосферных под'емов. При помощи искуственных метеоров проверен способ определения скорости ветра в ночное время. В процессе работы были открыты два новых способа определения высоты облаков, направления и скорости ветра над облаками ночью.

УТВЕРЖДЕНИЕ ОРГБЮРО КАЛИНИНСКОГО ОБКОМА ВКП(б) ПО КАРЕЛЬСКОМУ ОКРУГУ

КАЛИНИН, 13 июля. (ТАСС). В связи с организацией в Калининской *области* национального Карельского округа бюро *областного комитета партии* утвердило оргбюро обкома ВКП(б) по округу в составе тт. Иванова В. И. — первый секретарь оргбюро обкома ВКП(б), Трифонова А. В.— второй секретарь оргбюро обкома, Феоктистова М. И. — председатель оргкомитета советов и Новикова П. П. — первый секретарь Лихославльского райкома ВКП(б).

Президиум облисполкома утвердил оргкомитет советов в составе 4 человек.

ПОГРАНИЧНИК ГОНЧАРОВ ПОЙМАЛ ШПИОНА

СЕВЕРО-ЗАПАДНАЯ ГРАНИЦА, 13 июля. (ТАСС). Темная ночь. Пограничник Владимир Гончаров, получив задание, покинул заставу. Вместе со своим верным другом собакой «Джек» он отправился на границу.

Местность ровная, возвышенностей мало. То здесь, то там дорогу преграждали канавы. Собака настойчиво пробиралась через сплошной кустарник, чутко прислушиваясь к каждому шороху.

Неожиданно она резко рванула в сторону. Пограничник следовал за ней, зорко оглядываясь вокруг. Почуяв след, собака шла уверенно вперед. Прошло десять минут. Вдруг *сильным рывком собака бросилась* вперед и сбила с ног нарушителя. *Он оказался шпионом, пробиравшимся* в нашу страну со специальным заданием одного иностранного государства.

Владимир Гончаров — дисциплинированный пограничник, отличный стрелок, много работает над собой. Служба на границе научила его настороженности, сделала его глаз острым.

СЛУЧАЙ С АМЕРИКАНСКОЙ ТУРИСТКОЙ

КИЕВ, 13 июля. **(Корр. «Правды»).** Любопытный *случай произошел на-днях с* одной американской туристкой, приехавшей на Украину. Г-жа Силвер, из Филадельфии (США), приехала в Киев и поселилась в гостинице Интуриста «Континенталь». В тот же день она обнаружила пропажу своей ценной броши с тремя бриллиантами. Г-жа Силвер обратилась в бюро обслуживания Интуриста и, сообщив о пропаже броши, высказала предположение, что она могла забыть эту вещь в вагоне поезда. Директор Интуриста тов. Фертман установил, что туристка приехала с поездом № 3, отправившимся из Киева дальше, в Шепетовку.

На следующий день г-жа Силвер была приглашена в дирекцию Интуриста. Здесь ей пред'явили пакет, опечатанный сургучными печатями. В пакете, присланном шепетовским транспортным отделом НКВД, оказалась пропавшая брошь. Она была найдена проводником вагона.

Благодарности Силвер не было границ.

— У нас в *Америке я считала бы вещь* окончательно потерянной,—заявила она.— Брошка очень ценна для меня, но еще ценнее внимание, которое уделяют в СССР туристам, и высокая честность, которой отличаются граждане вашей страны.

ЧЕРЕЗ ДЕВЯТЬ МОРЕЙ И ДВА ОКЕАНА

ПЛОВУЧИЙ ДОК ПРИБЫЛ В СОВЕТСКУЮ ГАВАНЬ

СОВЕТСКАЯ ГАВАНЬ (Дальне-Восточный край), 13 июля. **(Передано по радио).** Тепло встречала социалистическая родина весь *личный* состав экспедиции *пловучего* дока. Завершен переход пловучего дока из *Одессы на Дальний Восток — в Советскую* гавань. За кормой судов экспедиции *остались* воды девяти морей и двух океанов.

Весь путь в 10.200 миль должен был *занять 127 дней. Но нам удалось сократить* этот срок. Весь переход закончен в 92 дня. *Док, построенный на советском заводе*, без единой заклепки, доказал, что наши судостроители блестяще освоили сварное дело. Он прекрасно выдержал все испытания во время штормов, крупной зыби и тропических ливней. В среднем экспедиция проходила за сутки 141 милю вместо 100 миль по плану.

Одним из наиболее трудных моментов в экспедиции была техника буксировки и взаимоотношения буксирных судов. Наши экипажи неплохо справились с этой задачей. Особенно тяжелой работой была погрузка угля на ходу при любой погоде. Крен «Тороса» порой доходил до 48 градусов. Погрузка и разгрузка угля производились вручную, исключительно силами экипажа. Машинная команда стойко переносила жару, которая в задраенных помещениях иногда достигала 68 градусов.

В Красном море во время сильного шторма появилась угроза потерять буксир, соединяющий «Торос» с другим буксирующим судном — «Тайфун». Боцман тов. Таран с риском для жизни, обвязавшись *концом, опустился* за борт и закрепил соединительную скобу.

Морской буксир «Тайфун» под командой опытного капитана дальнего плавания — Флагштурмана экспедиции тов. А. К. Федермана не *имел ни одной* остановки (*если бы она произошла, это привело бы к аварии судов флотилии*).

В центре нашего внимания был док. Весь его экипаж, возглавляемый капитаном тов. Лагутиным, работал дружно и обеспечил безотказное действие сложных механизмов. Большую помощь оказал экспедиции пароход Дальневосточного торгового флота «Сергей Киров», который сопровождал нас от Мальдивских островов до Японского моря. Капитан тов. Успенский вместе с нами боролся за выполнение порученного нам ответственного задания партии и правительства. «Сергей Киров» снабжал экспедицию углем. Во время перехода в любую погоду он лагом отшвартовывался к *судам экспедиции и на-ходу выгружал* в их трюмы сотни тонн угля.

В течение всего перехода участники экспедиции ни на минуту не чувствовали себя оторванными от родной страны. Наши радисты обеспечили регулярную связь с родиной. Особенно много им пришлось поработать, когда экспедиция проходила зону тайфунов.

За весь переход у нас не было ни одного случая нарушения трудовой дисциплины. Во всех портах, где были наши моряки, мы высоко держали советское знамя.

Начальник экспедиции капитан **Г. Галуб.**

Помполит экспедиции **А. Тимофеев.**

ХАЛАТНОСТЬ

КИЕВ, 13 июля. **(Корр. «Правды»).** Семь *дней воинские части в одном из лагерей* на Днепре не получали в июле «Правду» *по вине работников почты.*

2 июля водно-почтовое отделение (заведующий Сокольский) отправило по Днепру из Киева в один городок, где находятся красноармейские лагери, специальный катер для доставки бойцам газеты «Правда». Сопровождавшая газеты служащая почтового отделения Мария Кузьмина получила на-руки присланный из Москвы запечатанный пакет с карточками подписчиков на июль. Пакет надо было вручить районному отделению связи вместе с газетами. Однако Кузьмина сдала газеты без пакета, который она утеряла на катере, *при чем никому* об этом не сказала. Не получив карточек, экспедитор Бедренко *распределил* газеты по карточкам прошлого месяца, но *при этом у него осталось* 420 экземпляров «Правды», которые он не знал, кому послать.

Пять дней районное отделение связи *никому не сообщало об отсутствии карточек.* Неизвестно, сколько дней продолжалось бы *это безобразие, если бы инструктор* издательства «Красная Армия» тов. Белецкий не обнаружил 7 июля утерянный пакет с карточками на том же катере, но уже в руках другого сопровождавшего газеты — Щиглова. Пакет был уже кем-то распечатан. Только 8 июля красноармейские части получили кипу устаревших газет сразу за 7 дней.

Этот возмутительный факт не стал, однако, предметом обсуждения в киевском водно-почтовом отделении. Отделавшись увольнением одной Кузьминой, почтовики покрыли остальных виновников недоставки газет в красноармейские части.

СЕГОДНЯ НА СТАДИОНЕ «ДИНАМО»

Вся спортивно-гимнастическая часть парада физкультурников, происходившего 12 июля на Красной площади, сегодня будет полностью повторена на стадионе «Динамо». 90.000 зрителей смогут наблюдать *выступления сильнейших гимнастов-гиревиков*, партерных акробатов, участников *массовых спортивных плясок и других.*

Начало праздника—в 5 часов 30 минут. Он продлится около трех часов.

СПОРТИВНЫЕ НОВОСТИ

○ **Всесоюзные студенческие гимнастические соревнования.** Вчера в Москве, на стадионе «Динамо», состоялось открытие всесоюзных гимнастических соревнований учащихся высших учебных заведений и техникумов.

○ **Победа футболистов московского «Динамо».** Вчера в полуфинальном матче на «Кубок СССР» встретились московские команды «Динамо» и «Локомотив» (победитель прошлогоднего розыгрыша «Кубка СССР»). *Победили динамовцы со счетом* 4 : 1. Таким образом, в финальном матче на «Кубок СССР» 16 июля на стадионе «Динамо» будут играть динамовские команды Москвы и Тбилиси.

○ **Футболисты Страны Басков в Киеве.** Вчера в Киев из Москвы приехали футболисты Страны Басков. 15 июля в Киеве состоится матч между ними и местной командой «Динамо».

○ **Ночные мотогонки.** Ленинградский автомотоклуб провел военизированные ночные мотогонки на расстояние в 720 километров. На старт около Пулкова вышли 10 машин. Из-за тяжелых условий пути 9 гонщиков не смогли уложиться в жесткую норму времени — 14 часов, определенную для пробега. Победил механик гаража «Снабрыбсбыта» Козлков. На собственной машине «Триумф» он показал время—13 часов 14 мин.

НА РАЗВЕДКИ ПОЛЕЗНЫХ ИСКОПАЕМЫХ

ТБИЛИСИ, 13 июля. **(Корр. «Правды»).** Тбилисский геофизический институт снаряжает ряд научных экспедиций для изучения новых способов разведки полезных ископаемых. Крупнейшей из них является *экспедиция по разведке баритов в Западной Грузии.* Ее возглавляет молодой ученый, комсомолец Кебуладзе. Вторая экспедиция — сейсмографическая — отправляется в Чиатуры на разведку марганца новым сейсмическим методом. Экспедиция располагает богатым оборудованием.

ТРОЛЛЕЙБУС «ЯТБ-2»

ЯРОСЛАВЛЬ, 13 июля. **(Корр. «Правды»).** Ярославский автомобильный завод выпустил новый троллейбус — «ЯТБ-2», более усовершенствованный, чем троллейбус старого типа.

В новом троллейбусе руль управления сделан так, чтобы обеспечить водителю, для которого устроена специальная кабина, хорошую видимость. Внесены изменения в тормозную и пневматическую системы, в устройство рамы и каркаса. Внутренняя отделка троллейбуса также подверглась реконструкции.

Троллейбус отправлен в Москву для окончательного испытания.

ПРОИСШЕСТВИЯ

✱ **Крупная растрата в белорусском охотничьем комитете.** Наркомфин Белоруссии на-днях обнаружил в спортивно-охотничьем комитете БССР большую растрату государственных средств. Бухгалтер комитета Каган присваивал сам и помогал другим расхищать государственные деньги и материалы. За счет государства устраивались выезды на охоту, банкеты. В этих преступных делах особенно усердствовал подхалим завхоз охотничьего комитета Серебрянский. По предварительным далеко не полным подсчетам, расхищено 152 тыс. рублей.

ПОДПИСКА НА ЗАЕМ УКРЕПЛЕНИЯ ОБОРОНЫ СССР

789.962 ТЫСЯЧИ РУБЛЕЙ

По данным на 12 июля, заем размещен на Украине в сумме 789.962 тысячи рублей, в том числе на селе — 123.057 тысяч рублей. Колхозники внесли наличными 13.974 тысячи рублей. Впереди идут Донецкая и Днепропетровская области.

В ряде районов Днепропетровской *области* — Веселовском, Геническом, Михайловском, Ивановском, Томаковском *и др.*— сумма подписки на 30 проц. больше, чем в *прошлом году за этот же срок.*

Наличными внесено в Днепропетровской области 5.033 тысячи рублей; это — 20,9 проц. общей суммы подписки на селе.

ПРОФСОЮЗ В СТОРОНЕ

ВОРОНЕЖ, 13 июля. **(Корр. «Правды»).** В ходе подписки обнаруживаются возмутительные факты невнимательного отношения профессиональных союзов к размещению займа. Об одном таком факте сообщает подгоренская районная газета «Коммунар».

3 июля в районную сберегательную кассу пришла группа рабочих цементного завода и просила помочь им оформить подписку, так как председатель заводского комитета Спичкин уже *пропустил* несколько дней, ничего не делая.

Плохо поставлена раз'яснительная работа на таких крупнейших заводах области, как Ново-Липецкий металлургический, Липецкий завод «Свободный сокол». На этих заводах реализация займа идет чрезвычайно медленно.

МЕТАЛЛ ЗА 11 ИЮЛЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Выпуск.	% плана.
ЧУГУН	45,7	41,3	90,4
СТАЛЬ	57,9	45,4	78,5
ПРОКАТ	43,6	34,9	80,1

УГОЛЬ ЗА 11 ИЮЛЯ

(в тыс. тонн).

	План.	Добыто.	% плана.
ПО СОЮЗУ	398,3	331,6	83,3
ПО ДОНБАССУ	232,1	203,6	87,7

ВЫПУСК АВТОМАШИН

12 июля на Московском автозаводе им. Сталина и Горьковском автозаводе им. Молотова был выходной день.

РАБОТА ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

12 июля на железных дорогах Союза погружено **98.049** вагонов — **100,1** проц. плана, выгружено **99.346** вагонов—**100,3** проц. плана.

Комиссия Партийного Контроля при ЦК ВКП(б) с *прискорбием* извещает о смерти после продолжительной и тяжелой болезни члена Комиссии Партийного Контроля при ЦК ВКП(б)

тов. БЕККЕРА Исаака Моисеевича.

Комиссия Партийного Контроля при ЦК ВКП(б).

АДРЕС РЕДАКЦИИ и ИЗДАТЕЛЬСТВА: Москва, 40, Ленинградское шоссе, улица «Правды», д. 24. ТЕЛЕФОНЫ ОТДЕЛОВ РЕДАКЦИИ: Справочного бюро — Д 3-15-68; Партийного — Д 3-16-86; Соц. строительства — Д 3-11-12; Военного — Д 3-32-67; Сельскохозяйственного — Д 3-10-83; Промышленности и транспорта — Д 3-11-04; Торгово-финансового — Д 3-10-84; Иностранного — Д 3-11-09; Информации — Д 3-15-80; Писем — Д 3-15-69 и Д 3-32-71; Обзоров печати — Д 3-30-72; Школы, науки и быта — Д 3-11-13; Искусства — Д 3-11-08; Местной сети — Д 3-15-97; Фельетонов — Д 3-33-65; Критики и библиографии — Д 3-11-07; Иллюстрационного — Д 3-33-85; Секретариата редакции — Д 3-15-64. Отдел об'явлений — Д 3-30-12. О недоставке газеты в срок сообщать по телефонам: Д 3-30-61 или Д 3-32-44.

Уполномоченный Главлита № В—31458. Типография газеты «Правда» имени Сталина. Изд. № 538.